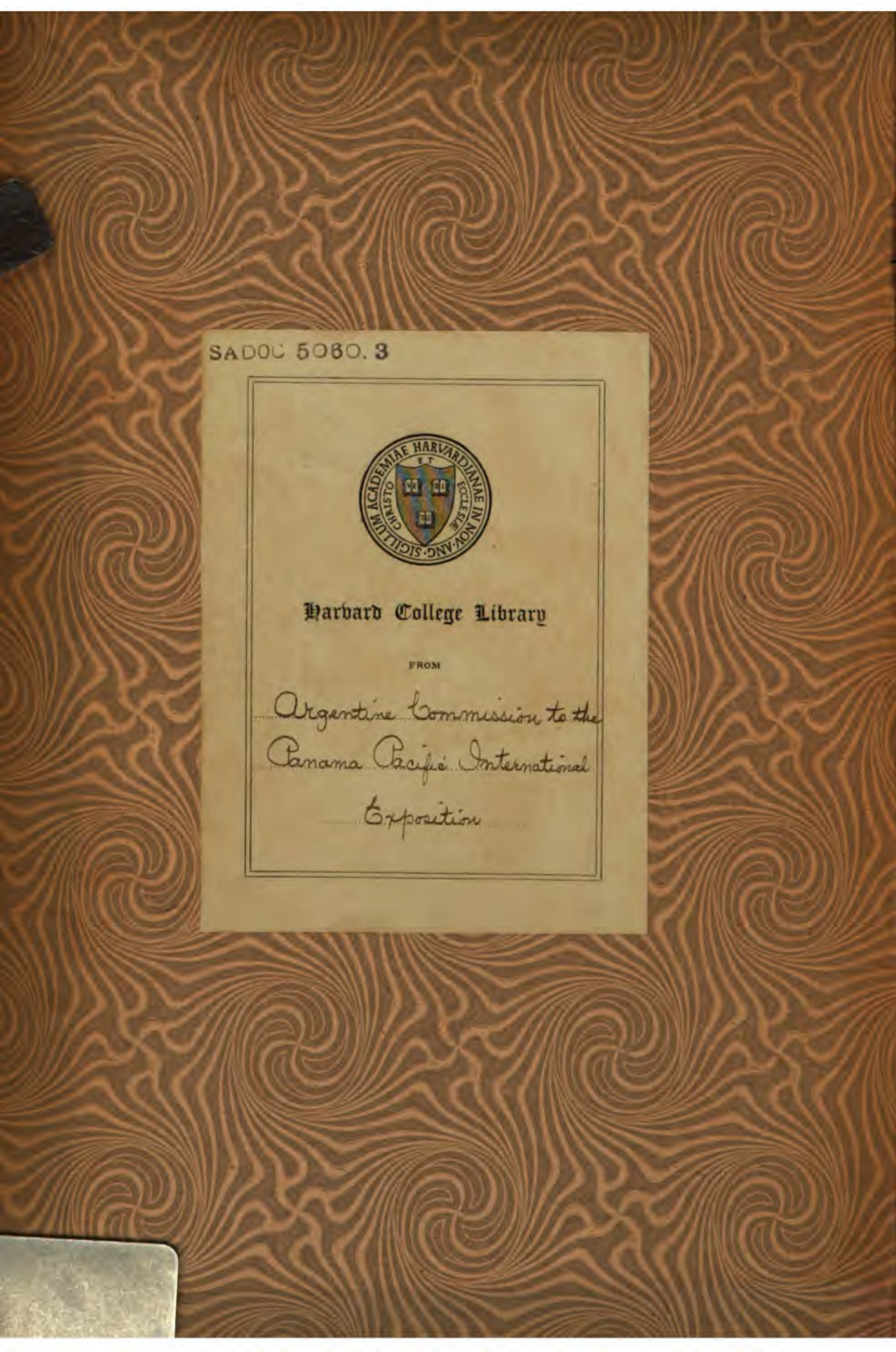
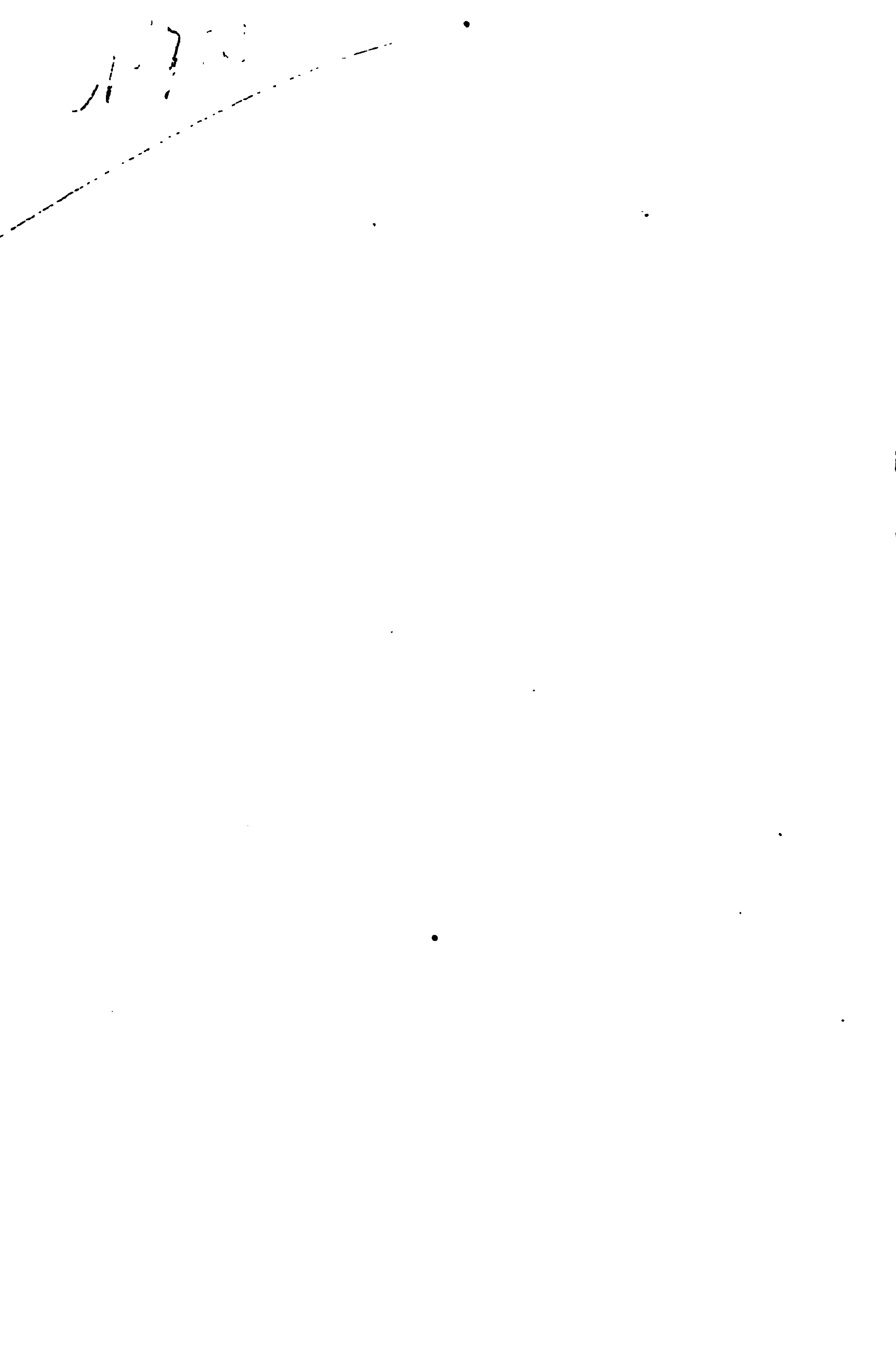

HJ 13LT 4


SADOC 5060.3
CHRISTO ET ECCLESIAE
SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV·ANG·
Harvard College Library
FROM
Argentine Commission to the Panama Pacific International Exposition





CÁMARA DE DIPUTADOS

TOMO II

CONGRESO NACIONAL

DIARIO DE SESIONES

DE LA

CÁMARA DE DIPUTADOS

AÑO 1908



TOMO II

SESIONES ORDINARIAS

AGOSTO 10 — SEPTIEMBRE 30

BUENOS AIRES

Establecimiento tipográfico «El Comercio», Moreno 1969 71

1908

ÍNDICE

SESIONES ORDINARIAS

TOMO II

El índice correspondiente á esta segunda parte de las sesiones ordinarias se encuentra comprendido en el del tomo I.

CONGRESO NACIONAL

CÁMARA DE DIPUTADOS

AGOSTO 10 DE 1908

32ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 19ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alvarez, Alviña, Anchorena, Arias, Argerich, Balestra, Barraquero, Barraza, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (M.), Castex, Castro, Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Escobar, Fernández, Ferrer, Freyre, Frías, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Hernández (M.), Ibáñez, Iriondo, Lacasa, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Piñero, Revilla, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Van Gelderen, Vega, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Allende, Contte, Drago, Martínez, O'Farrell, Terrosa—**Con aviso:** Alsina, Amaya, Cernadas, Cornejo, Hernández (S. Z.), López, Lopez Mañán, Maza, Molina, Pinasco, Roca, Ruiz Moreno, Terán.—**Sin aviso:** Ayarragaray, del Barco, Bejarano, Bréard, Campos, Carlés (C.), Castañeda Vega, Cordero, Fonrouge, Galigniana Segura, García (L.), Grandoli, Luro, Montenegro, Moyano (R.), Mugica, Ortiz (I.), Rivas, Sosa Carreras, Varela, Vidal.

SUMARIO Nº 32

da del doctor Samuel Gache y otro á la señora viuda del doctor Leopoldo Basavilbaso.

11

Aprobación del despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **pensión** á la señora viuda del doctor Leopoldo Basavilbaso.

12

Aprobación del despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **pensión** á la señora viuda del doctor Samuel Gache.

13

Moción de preferencia en favor de un despacho de la comisión de presupuesto relativo á la adquisición de materiales para la **reconstrucción del dique de toma del río San Juan.**

14

Moción de preferencia para un despacho de la comisión auxiliar de presupuesto abriendo un crédito suplementario al ministerio de justicia é instrucción pública destinado al pago del **personal técnico y gastos de la Morgue.**

15

Discusión del despacho de las comisiones de obras públicas y de agricultura en el proyecto de ley de **fomento de los territorios nacionales.**

—En Buenos Aires, á 10 de agosto de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión á las 4 y 30 p. m., con asistencia del señor ministro de obras públicas, don Ezequiel Ramos Mexía y del señor ministro de hacienda doctor Manuel de Iriondo.

1

ESCUELA NORMAL

EN LA PAMPA

Buenos Aires, agosto 7 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

Un importante núcleo de propietarios, comerciantes é industriales de la Pampa ha solicitado la creación de una escuela normal, fundando su pedido en el desenvolvimiento y progreso extraordinario alcanzado por dicho territorio, en el aumento considerable de su población; agregando que así podrá proporcionarse á los alumnos que cursen en las escuelas elementales allí existentes, los medios para recibir los beneficios de la enseñanza normal.

Para resolver esa solicitud el gobierno encomendó á la oficina técnica respectiva recogiera los antecedentes necesarios. La investigación que ésta verificara ha sido amplia y abundante la información estadística y gráfica que la inspección enviara al ministerio de justicia é instrucción pública, comprobándose de ese modo, la justicia con que los habitantes del territorio de la Pampa reclaman la fundación de ese centro de cultura superior que tendrá por principal objeto la formación de elementos propios para acentuar en el futuro el desarrollo gradual de la educación común en ese vasto territorio.

Por estos fundamentos, el Poder ejecutivo tiene el honor de remitir á vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley, pidiéndoos le prestéis vuestra alta sanción.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
R. S. NAÓN.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para crear una escuela normal mixta en el territorio de la Pampa.

Art. 2.° Los gastos que demande la instalación y sostenimiento de la escuela á que se refiere el artículo anterior se imputarán á la presente ley, mientras no se incluyan en la de presupuesto.

Art. 3° – Comuníquese, etc.

R. S. Naón.

(*A la comisión de presupuesto*).

2

DESPACHO DE LAS COMISIONES

Se expide la comisión de peticiones:

—En el proyecto de ley del señor diputado E. Cantón acordando pensión á la viuda é hijos del señor Lidoro J. Quinteros.

– En el proyecto de ley de varios señores diputados acordando aumento de pensión á la señora Rosario A. de Becker.

—En el proyecto de ley del señor diputado S. Z. Hernández, acordando pensión á la viuda é hijos menores del ex diputado don Francisco Segovia.

—Y en el proyecto de ley de varios señores diputados acordando un subsidio al hospital San Martín, del Paraná.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

3

PETICIONES PARTICULARES

—Eduardo Otten por la compañía del ferrocarril del Rosario á Bahía Blanca, presenta un escrito respecto de la solicitud del señor Abel J. Pagnard sobre construcción de un puerto en el arroyo Pareja, en Bahía Blanca. (*A la comisión de obras públicas*).

—Maestros de los territorios nacionales solicitan la reforma de la ley de montepío civil. (*A la comisión de peticiones*).

—Celso Latorre solicita el pago de haberes devengados. (*A la comisión de peticiones*).

—El rector de la iglesia parroquial de Viedma, solicita un subsidio. (*A la comisión de presupuesto*).

—El director de los salesianos del Río Negro y Pampa Central solicita un subsidio. (*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión pro-templo de Vélez Sarsfield solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión directiva del «Aéreo club argentino», solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad de beneficencia (fundadora), del Paraná, solicita un subsidio—(*A la comisión de presupuesto*).

—La superiora del colegio de nuestra señora del Huerto, de Santo Tomé, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La asociación «Guardia de honor» solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Las hermanas dominicas de Santa Fe solicitan un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: Encarnación Cudiel de Pereyra, Marcela R. de Cardalda, Dominga Castillo, Isabel V. de Baigorri, Carmen L. de Caprini, Carmen Egués, Regalada Fá de Merlo, Antonio Acuña, Elena R. de Acosta, Carlos Vera, Carmen Luzuriaga—(*A la comisión de peticiones*).

4

OBRAS DE SALUBRIDAD

EN CATAMARCA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para proceder en la ciudad de Catamarca á la construcción de cloacas domiciliarias, con desagüe á cámaras sépticas y pozos absorbentes, de acuerdo con las condiciones establecidas por la ley 4158.

Art. 2.° A los efectos del pago de las obras, se dividirán éstas en dos secciones. La primera sección estará constituida por la cámara séptica, el pozo absorbente y las obras accesorias de ambas construcciones, y su costo será cubierto con la parte de los recursos arbitrados por la ley número 4158, pertenecientes á la provincia de Catamarca, que no sean necesarios para hacer el servicio de la deuda que se haya contraído para construir y terminar definitivamente las obras de provisión de agua potable.

Art. 3.° La segunda sección de las obras de salubridad domiciliarias, estará constituida por todas las demás instalaciones, con excepción de las que comprenden la primera sección, y su costo será abonado por los vecinos en la forma convenida por el Poder ejecutivo y el gobierno de la provincia de Catamarca.

Art. 4.° Para cubrir los gastos que demande el cumplimiento de esta ley, se ampliará en quinientos mil pesos moneda nacional ($ 500.000) la emisión de títulos ordenada por la ley número 4158. Se autoriza igualmente al Poder ejecutivo para invertir en la construcción de las cloacas domiciliarias, hasta el completo saneamiento de la ciudad, las sumas que se recauden por amortización del costo de las obras construidas en virtud de la presente ley.

Art. 5.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Javier Castro.—Juan José Ibáñez.—D. Maza.

Sr. Castro—Señor presidente:

La ley núm. 4158 autoriza la emisión de bonos para la ejecución de obras de dotación de agua potable á las capitales de provincia y otras obras de saneamiento que en ella se especifican, de conformidad á la ley núm. 3967.

Las cloacas domiciliarias son un complemento necesario á la provisión de aguas corrientes para proveer á las necesidades de la higiene de esas capitales; y así como en varias ciudades se construyen ó se han construído ya cloacas colectoras, en otras en que éstas no son posibles por las condiciones de su topografía, se construyen cloacas domiciliarias, de acuerdo con el dictamen técnico de las obras de salubridad de la nación.

Estas cloacas domiciliarias reemplazan, pues, á las colectoras, prestando el servicio inapreciable de reunir en un depósito todas las aguas servidas y ma-

terias cloacales, producir su completa transformación en substancias que se evaporan en la atmósfera sin daño alguno para la salud pública y luego el agua así depurada, se insume en las capas inferiores del subsuelo.

Estas obras son de gran conveniencia y necesidad en la ciudad de Catamarca.

Allí corre el agua para riego de huertas y jardines por la superficie de la tierra, por canales que atraviesan el interior de las propiedades, donde son aprovechadas para todo servicio doméstico, volviendo las aguas servidas á incorporarse á los mismos canales. Se comprende fácilmente que tales canales son verdaderas cloacas que arrastran todas las substancias sépticas que encuentran á su paso, para depositarlas luego en cualquier terreno bajo, en los pozos que se excavan para guardar esa misma agua ó en los terrenos finales de la corriente, donde consuman su descomposición y la correspondiente infectación de la atmósfera.

En tan desventajosas condiciones higiénicas, se explica que en aquella ciudad donde reinan vientos constantes y se vive á 500 metros sobre el nivel del mar, la clase pobre sea constantemente azotada por el paludismo, las fiebres tifoideas, la difteria y los desarreglos intestinales.

La ciudad de Catamarca á la falda del Ambato, tiene un subsuelo sumamente ripioso que, á la vez que hace muy cara la excavación, constituye un poder absorbente de gran utilidad para los pozos que este proyecto se propone realizar. Las cloacas colectoras tienen además de su elevado costo por la razón antedicha, el inconveniente insalvable de carecer aquella ciudad de un local de descarga, ó de una considerable corriente de agua que pudiera acarrear á conveniente distancia las materias cloacales hasta reducirlas á una disolución inócua.

La faz económica de este asunto está bien establecida en la ley 4158 y no constituyendo su sanción una erogación irreparable, la comisión que ha despachado con su estudio proyectos análogos para San Juan, Jujuy y alguna otra capital de provincia, podrá despachar éste con análogo criterio. Las breves consideraciones apuntadas creemos que serán suficiente fundamento y razón para pedir á la honorable cámara su sanción favorable.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

5

HOSPITAL DE CARIDAD DE SANTA FE

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo á invertir hasta la suma de doscientos mil pesos moneda nacional de curso legal, de rentas generales, en la continuación de las obras del hospital de Caridad de la ciudad de Santa Fe.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

Carlos Vocos Giménez—Julián V. Pera—Rodolfo Freyre—Gregorio García Vieyra—Martín Hernández — Juan Carlos Crouseilles—Marcial R. Candioti — Celestino L. Pera.

Sr. Vocos Giménez — Señor presidente:

Los diputados firmantes del presente proyecto teniendo en cuenta la importancia que para la provincia de Santa Fe reviste la terminación de las obras del hospital de caridad, que se construye en la capital de esta provincia, nos hemos decidido á solicitar del tesoro nacional el subsidio que indica el proyecto, como un medio de contribuir á la realización de tan plausible iniciativa.

La ciudad de Santa Fe puede decirse que carece de hospital en el concepto científico y humanitario de esta palabra, pues el que hoy existe, dirigido por la Sociedad de beneficencia de aquella ciudad y costeados sus servicios con los escasos recursos del tesoro provincial y con la ayuda de la caridad privada, no reune las condiciones indispensables á un establecimiento de esta índole.

El aumento de población de la provincia que llega casi á 900.000 habitantes y el progreso de la ciudad capital han hecho indispensable la construcción de un hospital moderno que reuna todos los adelantos de la ciencia y preste los eficaces servicios á que por su naturaleza se le destina.

Comprendiéndolo así la administración provincial anterior á la actual, proyectó, entre otras obras públicas de indiscutible urgencia, la construcción del hospital de caridad. Se expropiaron los terrenos necesarios para este fin y

se comenzó á levantar la construcción hace aproximadamente cuatro años. Se han construido hasta la fecha estando completamente concluídos, cuatro pabellones, la casa para la administración, sala de electricidad y masaje mecánico, departamento de operaciones, sala de baños y galerías de comunicación con todo el edificio. Están casi terminados otros tres pabellones y muy adelantadas las instalaciones de cocina y departamento para calderas de calefacción y agua caliente.

La construcción de este hospital se eleva en una superficie de 40.000 varas cuadradas, y su capacidad, una vez concluido, será suficiente para alojar, contando el servicio de maternidad y niños, de 350 á 400 ó 450 enfermos.

Esta obra se ha ido haciendo por partes á medida que lo han permitido los recursos del gobierno de la provincia y las donaciones particulares. Puede calcularse que una vez concluído con todas las instalaciones y servicios completos, costará aproximadamente un millón de pesos. Hasta la fecha se ha invertido la cantidad de 572.826 pesos curso legal.

Se explica que una obra de esta magnitud haya sido elogiada por todas las autoridades científicas que la han visitado, pues en la construcción de este hospital se han consultado los adelantos científicos más recientes y se han aprovechado las experiencias de los establecimientos de esta naturaleza.

La cantidad de doscientos mil pesos que solicita contribuirá á acelerar rápidamente la terminación de la obra y á ponerla en condiciones de prestar servicio á la parte más digna de la protección social, es decir, á la clase pobre la provincia de Santa Fe.

Con estos antecedentes dejo fundado el presente proyecto.

—Pasa el proyecto á la comisión de presupuesto.

6

PENSIÓN

SEÑORA ADOLFINA VILLAR DE GONZÁLEZ BONORINO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase la pensión mensual de cuatrocientos pesos moneda nacional á la viuda é hijos menores del exdiputado nacional por la provincia de Buenos Aires, Manuel González Bonorino.

Art. 2° El gasto que autorice esta ley se hará de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 3° Comuníquese, etc.

E. de la Serna—Pastor Lacasa —R. Guido Lavalle—M. Ruiz Díaz—A. C. Escobar—Antonio F. Piñero—A. Carbó— José Fonrouge.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

Sr. Guido Lavalle—Pido la palabra.

Hago moción para que se autorice á la comisión respectiva para despachar con preferencia este asunto.

—Se aprueba esta moción.

7

PENSIÓN

SEÑORA MARÍA J. PARDO DE ACUÑA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la señora María Josefa Pardo de Acuña, viuda del ex comisario de policía de la Capital don Francisco Acuña, la pensión mensual de cuatrocientos pesos moneda nacional.

Art. 2° Mientras este gasto no se incluya en la ley general de presupuesto se hará de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Buenos Aires, agosto 7 de 1908.

Antonio F. Piñero.—Julio A. Roca.—Julio A. Costa.—Antonio P. García.— Manuel Van Gelderen.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Este proyecto fué presentado el año anterior por varios señores diputados, entre los que se cuenta el que habla; obtuvo despacho favorable de la honorable cámara y al ser comunicado al

Poder ejecutivo, cayó entre aquéllos que fueron vetados.

Es tan fácil la tarea de fundar este proyecto que me permito hacerlo yo, no obstante que cualquiera de los señores diputados que me acompañan á firmarlo, podría realizarlo en una forma mucho más brillante.

Basta recordar el nombre de Francisco Acuña como empleado de policía para justificar el proyecto. Diez años de dedicación absoluta, caballeresca, leal y cumplida, fundan este pedido en favor de una viuda distinguida que pasa en estos momentos por las tribulaciones mayores á causa de la indigencia á que la condena la honradez de su esposo durante los largos años de su vida de empleado.

Francisco Acuña fué comisario de policía; y durante los muchos años que ha prestado sus servicios, no ha habido una sola nota que pueda servir de mengua á su bien sentada reputación.

Es por esto, señor presidente, que los que firmamos este proyecto lo presentamos á la consideración de la honorable cámara, y es también por esta razón, que hago moción idéntica á la formulada anteriormente por el señor diputado por Buenos Aires, para que se autorice á la comisión de peticiones á despachar con preferencia este asunto.

—Se aprueba esta moción, destinándose el proyecto á la comisión de peticiones.

Sr. Presidente—La honorable cámara había señalado la sesión de hoy para ocuparse del proyecto sobre fomento de los territorios nacionales, invitando, al efecto, para colaborar en el debate, á los señores ministros de hacienda, obras públicas y agricultura. Este último se excusa de concurrir á la sesión por encontrarse enfermo.

8

MOCIÓN

PUBLICACIÓN DEL PRESUPUESTO

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Antes de entrar á la consideración de ese asunto que probablemente va á absorber la atención de la honorable cámara durante toda la sesión, deseo hacer una moción sobre un punto que me parece de la mayor importancia.

El año pasado, cuando el Poder ejecutivo remitió el proyecto de presupuesto, hice moción, y la honorable cámara la aceptó, de que ese proyecto se publicara íntegramente en el «Diario de sesiones». Este era un procedimiento que venía á alterar fundamentalmente la práctica anterior, de muchísimos años.

Conocida es la importancia que tiene la publicidad del presupuesto, que abarca todas las cuestiones que se refieren al gobierno y á la marcha del país; y creo que la honorable cámara, lo mismo que los miembros del honorable Senado, necesitan conocer, desde el primer momento, en todos sus detalles, el proyecto de presupuesto que el Poder ejecutivo remite al Congreso.

En este sentido, voy á hacer moción para que se publique el proyecto de presupuesto del Poder ejecutivo en el «Diario de sesiones», como se hizo el año pasado.

—Apoyado.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Yo desearía que el señor diputado manifestara si, dentro de su moción, habría inconveniente en esperar, para hacer la publicación á que se refiere, unos cuantos días más.

Hago esta observación, porque los empleados de la comisión de presupuesto están ya ocupados en preparar el cuadro comparativo del proyecto remitido por el Poder ejecutivo, á fin de proceder á distribuir los anexos á los miembros de la comisión, encargados del estudio especial de cada uno.

Si esta publicación se hace inmediatamente, van á demorarse ó á interrumpirse los trabajos que se están haciendo, que es lo más urgente, y no se vendría con ello á beneficiar absolutamente á nadie, y entre tanto, con quince días más, podría tenerse esa publicación hecha en debida forma.

Por lo demás, no hay necesidad de que la publicación que pide el señor diputado se haga inmediatamente, y no puede haber inconveniente en esperar los días á que me he referido.

Sr. Vocos Giménez—No tengo inconveniente en aceptar la indicación del señor diputado, presidente de la comisión de presupuesto.

Sr. Presidente—Se votará el pensamiento de publicar el presupuesto remitido por el Poder ejecutivo en el «Diario de sesiones» de la cámara, dentro de quince días.

Sr. Padilla — Inmediatamente de concluida la tarea en que está empeñada la comisión.

—Se aprueba la moción.

9

MOCIÓN

DESPACHO DE LA COMISION DE OBRAS PÚBLICAS

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Por la misma consideración que ha expresado el señor diputado por Santa Fe al presentar la moción que acaba de aprobarse, es decir, en vista de que la discusión del proyecto sobre fomento de los territorios nacionales, puede ser muy larga, deseo hacer otra moción, que ocupará muy poco tiempo la atención de la honorable cámara.

La comisión de obras públicas ha despachado veintiseis asuntos que penden de la consideración de la honorable cámara, algunos de ellos desde las primeras sesiones del presente período, sin que hasta ahora haya habido oportunidad de tratarlos. Entre ellos hay algunos de muchísima importancia. Referentes á ferrocarriles hay varias solicitudes de particulares proponiendo la construcción de líneas férreas en distintos puntos de la república. De las empresas de ferrocarriles, hay solicitudes pendientes referentes á construcciones que abarcan una extensión de setecientos á ochocientos kilómetros, la mayor parte en la provincia de Santa Fe y algunas de ellas en el territorio de la Pampa, y de cuya ejecución no puede dudarse.

La comisión ha despachado además un proyecto del Poder ejecutivo para la construcción de un murallón en el Río de la Plata, proyecto que tiene una importancia especial, como lo establece el mismo Poder ejecutivo en el mensaje que lo acompaña.

La comisión ha despachado igualmente el proyecto de ensanche del puerto de la Capital, de cuya importancia es excusado hablar porque está en la conciencia de todo el mundo que es asunto cuyo estudio y aprobación, en la forma que el honorable Congreso lo resuelva, traerá indiscutibles beneficios.

Respecto de concesiones particulares, los despachos de la comisión abarcan toda clase de asuntos, así como de iniciativa de los señores diputados: construcciones de tranvías, puertos, caminos, obras de riego en distintas provincias, dragado de ríos, en una palabra, puede decirse que estos veintiseis asuntos comprenden por sí solos todo un programa de obras públicas en las distintas provincias.

Creo que es indispensable que la cámara empiece á ocuparse de esta lista tan larga de asuntos para que siquiera haya probabilidad de sancionar algunos de ellos antes de que el período termine, y con este propósito me permito hacer moción para que la honorable cámara designe su próxima sesión, por entero y con exclusión de todo otro asunto, para tratar estos despachos de la comisión de obras públicas.

—Apoyado.

Sr. Meyer Pellegrini—Ya está designada la sesión próxima para tratar el despacho de la comisión especial.

Sr. Presidente—¿Será en la próxima sesión pública, señor diputado?

Sr. Mitre—Sí, señor presidente. Se da por sabido.

Sr. Presidente—Se va á votar en esa forma.

—Afirmativa.

10

MOCIÓN

DOS PENSIONES

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Existen, con despacho favorable de la comisión respectiva, dos proyectos de pensión: á la viuda é hijos menores del doctor Samuel Gache y á la del exrector de la universidad doctor Leopoldo Basavilbaso.

Como única excepción á la regla invariable que tengo de no hacer mociones de preferencia y sólo en reconocimiento, en la parte que me toca, de los servicios prestados por estos dos

ilustres educacionistas, y en honor á la memoria del doctor Gache, que fué un hombre sobresaliente en su generación, dominado por la vocación del estudio y con aptitudes excepcionales que se tradujeron en una extensa bibliografía de obras útiles, y ya que á esos trabajadores no les llega casi nunca en oportunidad el estímulo de la nación y de la sociedad para fomentar vocaciones tan útiles, me parece que es el caso de hacer un acto de reparación, llevando á su familia, que se encuentra en las condiciones más afligentes en la actualidad, un concurso para satisfacer necesidades que cuando no son oportunamente atendidas, dejan en él espíritu la impresión y el efecto de la escasez, efecto el más doloroso y el más deprimente.

En igual caso se encuentra el despacho sobre el proyecto de pensión á la viuda é hijas menores del doctor Leopoldo Basavilbaso.

Sr. Presidente—Estaba para votarse.

Sr. Piñero—Yo voy á pedir que se voten los dos proyectos á la vez, pues no veo por qué motivo, habiendo conciencia en la cámara como en todo el país sobre los méritos indiscutibles de estos dos servidores y estando hechos los despachos, haya de demorarse su consideración.

—Apoyado.

11

PENSIÓN

SEÑORA VIUDA DEL DOCTOR L. BASAVILBASO

Sr. Presidente. — Se va á leer el proyecto referente á la pensión á la viuda é hijos menores del ex-rector de la universidad de la Capital, asunto que ocupó la atención de la cámara en la sesión anterior y no se votó por falta de número.

Buenos Aires, agosto 8 de 1908.

A la honorable Cámara de diputados

Vuestra comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios diputados acordando pensión á la viuda é hijos menores del doctor Leopoldo Basavilbaso, y por las razones que os dará el miembro informante, os aconseja su sanción, en los mismos términos en que ha sido presentado.

Leonidas Zavalla.—Alfredo G. Paz.—A. Cornejo.—F. Castañeda Vega.—E. C. Molina.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Camara de diputados, etc.

Artículo 1º Acuérdase á la viuda é hijos menores del doctor Leopoldo Basavilbaso la pensión mensual de cuatrocientos pesos.

Art. 2º Mientras esta suma no sea incluida en la ley general de presupuesto, se pagará de rentas generales con imputación á la presente.

Art. 3º Comuníquese, etc.

Emilio Mitre.—José I. Arias.—Eduardo Acosta.—Eliseo Cantón.—Manuel Carlés.—Ponciano Vivanco.—Antonio F. Piñero.—Alejandro Carbó.—Julio A. Roca (hijo).—*Juan Argerich.*

Sr. Presidente—Se votará en general.

—Resulta afirmativa.

—Sin observación, se aprueba en particular.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

12

PENSIÓN

SEÑORA VIUDA DEL DOCTOR S. GACHE

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado por la Capital, para que la cámara se ocupe del proyecto de pensión á la viuda é hijos menores del doctor Samuel Gache.

—Resulta afirmativa.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado acordando á la viuda é hijos menores del doctor Samuel Gache la pensión mensual de trescientos pesos moneda nacional, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en los

mismos términos en que ha sido sancionado por el honorable Senado.

Sala de la comisión, julio 31 de 1908.

Leonidas Zavalla.—A. Cornejo.—Alfredo C. Paz.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Acuérdase á la viuda é hijos menores del doctor Samuel Gache, la pensión mensual de pesos 300 moneda nacional.

Art. 2º Mientras este gasto no se incluya en la ley de presupuesto se hará de rentas generales, imputándose á esta ley.

Art. 3º Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 28 de julio de 1908.

D. E. Palacio.
Adolfo J. Labougle.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

Señor presidente: hay proyectos que se informan con su simple iniciación, y puedo decir á la cámara que éste es uno de ellos.

La honorable cámara acaba de oir la palabra siempre inspirada del señor diputado por la Capital que ha puesto de manifiesto los servicios prestados al país por el doctor Gache.

¿Cuál de los señores diputados que ocupan una banca en este recinto no ha conocido al doctor Samuel Gache por sus constantes servicios prestados á la nación, por su talento, por su intelectualidad y por sus obras?

Ante la evidencia de lo que dejo expuesto, con pocas palabras más daré por terminada mi misión en este asunto.

Este proyecto ha sido sancionado por el honorable Senado y la cámara debe considerarlo en revisión; por él se acuerda á la viuda é hijos menores del doctor Gache la pensión mensual de trescientos pesos moneda nacional.

Fué el doctor Gache un meritorio ciudadano y un médico distinguido; frescas están todavía, señor presidente, las huellas de su paso por los hospitales de esta capital.

El doctor Gache no pensó jamás ni en sí mismo, ni en los suyos, y esa es la razón porqué su desaparición da motivo á los poderes públicos para ir en ayuda de su esposa y de sus hijos, talvez para asegurar la subsistencia de esta familia.

Tengo en mi poder la lista del largo número de puestos públicos ocupados por el doctor Gache, de las obras con que honró la ciencia argentina, algunas de ellas premiadas en torneos de sabiduría y de competencia, en nuestro país y en el extranjero; pero omito su lectura por no distraer la atención de la honorable cámara.

Creo que con estas consideraciones queda, por lo menos, esbozada á grandes rasgos la personalidad de este ilustre médico, á favor de cuya familia el Congreso debe votar esta pensión.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

13

MOCIÓN

DIQUE EN EL RÍO SAN JUAN

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

Para hacer una moción de preferencia en el orden de las ya acordadas.

Se trata del despacho de la comisión de presupuesto, número 71, de un proyecto remitido por el Poder ejecutivo, pidiendo una suma para la adquisición de materiales para la construcción definitiva del dique de toma del río San Juan.

Como se trata de obras que son urgentes, puesto que tienen que realizarse antes que vengan las grandes crecientes del verano, pido á la cámara se sirva votar la moción que he formulado.

—Suficientemente apoyada, se vota esta moción y es aprobada.

14

MOCIÓN

GASTOS DE LA MORGUE

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

Yo también tenía encargo de hacer una moción de preferencia, y la estaba reservando por no demorar que la cámara entrara á ocuparse del proyecto de fomento de los territorios nacionales. Pero ya que otros se me han anticipado, voy á agregar una más.

Bajo el número 46, figura el despacho de la comisión auxiliar de presupuesto, abriendo un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública por pesos 17,646,20, destinados al pago del personal técnico y á la instalación y funcionamiento del taller mecánico, sala de autopsias y museo de medicina legal de la Morgue, que no puede funcionar, según me han informado, por carecer éstos de recursos.

Hago, pues, moción para que este asunto sea considerado en el orden de las preferencias ya votadas.

—Suficientemente apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

15

FOMENTO

DE LOS TERRITORIOS NACIONALES

A la honorable Cámara de diputados:

Las comisiones de obras públicas y de agricultura han estudiado el proyecto de ley sobre fomento de los territorios nacionales venido en revisión del honorable Senado; y por las razones que dará el miembro informante, tienen el honor de aconsejaros su sanción.

Sala de la comisión, junio 30 de 1908.

Rodolfo Freyre—Eduardo Acosta—J. Barraquero — Emilio Mitre—M. Carlés — M. Van Gelderen — Marcial R. Candioti- D. Maza— A. C. Escobar.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

CAPÍTULO I

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para estudiar, construir y explotar los siguientes ferrocarriles:

a) Desde puerto San Antonio, en el territorio del Río Negro hasta el lago Nahuel Huapí.
b) Desde puerto Deseado hasta empalmar con la línea anterior que va al lago Nahuel Huapí, pasando por la colonia San Martín, con un ramal á Comodoro Rivadavia pasando por la colonia Sarmiento otro ramal al lago Buenos Aires, y otro á la Colonia 16 de octubre.
c) Desde el puerto Barranqueras, sobre el río Paraná, hasta empalmar con el ferrocarril Central Norte en el punto que resulte más conveniente, con un ramal á la línea de Anatuya al Chaco.
d) Desde Formosa á Embarcación.
e) Otros ramales de las citadas líneas, que el Poder ejecutivo considere conconvenientes.

Art. 2° La trocha de estas líneas será fijada por el Poder ejecutivo según resulte en cada caso más conveniente, de los estudios y proyectos que practicará el departamento de obras públicas, á cuyo cargo estará también la construcción y explotación de estas líneas.

Art. 3° Las líneas serán de carácter secundario y su explotación será rejida por una ley especial de ferrocarriles secundarios. Mientras esta ley no sea dictada, las líneas quedarán eximidas de las disposiciones legales que fijan el tiempo acordado para los transportes, el cual será reglamentado por el Poder ejecutivo.

Las líneas serán declaradas de primer orden y sujetas á la ley general de ferrocarriles en vigencia cuando el producto bruto pase del (6 %) seis por ciento sobre el capital invertido y siempre que á juicio del Poder ejecutivo el tráfico de ellas lo requiera.

Art. 4° La construcción de cada línea podrá ser comenzada después de hechos los estudios de máxima de toda ella y siempre que se hayan terminado los estudios y proyectos definitivos de los trozos iniciales. La prosecución de los estudios definitivos podrá llevarse adelante á medida que avance la construcción.

Art. 5° El Poder ejecutivo podrá licitar la construcción, adjudicarla directamente si recibiese propuestas ventajosas subscriptas por firmas conocidas de responsabilidad notoria ó ejecutarla por administración. En este último caso, adquirirá los materiales de construcción y el tren rodante mediante licitación pública ó privada, pudiendo también en los

otros casos, adquirirlos mediante una licitación especial si así lo creyera conveniente.

Art. 6° Se autoriza al Poder ejecutivo para construir en los puertos, por intermedio del departamento de obras públicas, los muelles, depósitos y demás instalaciones que fuesen necesarias para la carga, descarga y acomodo de todo lo que constituye el tráfico del ferrocarril.

Art. 7° El Poder ejecutivo tendrá derecho á adquirir ó expropiar el agua que necesita para el servicio de la construcción y explotación de las líneas, de los ríos, arroyos, lagos y manantiales que se encuentren á inmediaciones del trayecto, así como para conducirla por medio de canales, acequias ó cañerías desde el punto de toma hasta el ferrocarril, declarándose de utilidad pública el derecho á la servidumbre de paso de éstas por las propiedades que deben cruzarse.

Art. 8° Los materiales destinados á la construcción y explotación de estas líneas se introducirán libres de derechos. Las líneas y sus dependencias no podrán ser gravadas con impuestos nacionales, provinciales ni municipales.

CAPÍTULO II

Art. 9° Autorízase al Poder ejecutivo para acordar primas á empresas particulares, que hagan el servicio de navegación de los puertos del sur, y podrá destinar á ese fin la suma de ciento veinte mil pesos oro (120.000 oro) al año.

CAPÍTULO III

Art. 10. Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de tres millones ochocientos cincuenta mil pesos oro ($ 3,850.000 oro) en los estudios y obras siguientes:

a) Estudios definitivos de las obras necesarias para hacer navegable el río Pilcomayo en todo su curso, desde el paralelo 22, y los de construcción de un canal navegable de unión entre el Pilcomayo superior y su trozo inferior, en lo cual podrá invertir la suma de cien mil pesos oro ($ 100.000 oro).

b) Limpieza y rectificación del río Bermejo, construcción de una línea telegráfica y adquisición de una escuadrilla para su navegación, á cuyo fin podrá invertir hasta la suma de ochocientos mil pesos oro ($ 800.000 oro).

c) Limpieza y dragado del rio Santa Cruz y de la ría del Chubut, hasta Rawson en cuyas obras podrá invertir hasta la suma de cuatrocientos cincuenta mil pesos oro ($ 450.000 oro).

d) Estudios definitivos y obras de regularización del régimen de las aguas del río Negro, por los medios más conducentes á evitar las inundaciones del valle del mismo, y á mejorar sus condiciones de navegabilidad y de su distribución para el riego, pudiendo invertir en ellas la suma de dos millones de pesos oro ($ 2.000,000 oro).

e) Estudios definitivos del río Colorado, sus afluentes y lagos ó cuencas imbríferas, que comprenderán los relevamientos plani-altimétricos de toda esa cuenca y los estudios higrométricos para determinar el régimen de las aguas y los embalses máximos para formar las grandes reservas para la navegación y el regadío. Podrá destinar á este fin la suma de doscientos cincuenta mil pesos oro (250.000 oro).

f) Estudios de los puertos sobre el Atlántico que deberán servir á la exportación de los productos de la zona que afectan las obras y estudios autorizados por la presente ley, pudiendo invertir la suma de doscientos cincuenta mil pesos oro ($ 250.000 oro).

CAPÍTULO IV

Art. 11. Las obras, los estudios y las adquisiciones autorizadas por esta ley, se pagarán en dinero efectivo. A este efecto queda facultado el Poder ejecutivo para hacer uso del crédito interno ó externo hasta la suma de veinticinco millones de pesos oro ($ 25.000.000 oro), pudiendo afectar al pago de la amortización é intereses de la suma tomada en préstamo, las líneas construídas en virtud de la autorización acordada por la presente ley, y sus entradas así como el producido de la tierra á que se refiere el artículo 13.

Art. 12. El producido de esa operación de crédito se depositará en cuenta especial en el Banco de la Nación Argentina, y el Poder ejecutivo no podrá disponer de estos recursos sino en pago de los certificados definitivamente aprobados por obras ejecutadas, ó gastos autorizados por otra ley. Igualmente se depositará en cuenta especial en el Banco de la Nación Argentina desde la promulgación de la presente ley, el producido de la venta y arrendamiento de las tierras á que se refiere el artículo 13 á fin de asegurar el servicio é intereses y amortizaciones de la operación de crédito que autoriza esta ley.

CAPÍTULO V

Art. 13. El Poder ejecutivo no podrá comprometer en forma alguna la disponibilidad de las tierras afectadas por esta ley, por ventas, contratos de arrendamientos ó permisos de ocupación en las regiones servidas por las obras proyectadas. Las ventas de las tierras ubicadas en la zona de influencia de las obras autorizadas por la presente ley, quedarán en adelante sistemáticamente subordinadas al adelanto de las que se ejecuten para colocar

dichas tierras en condiciones de explotación económica, y al pago del costo de las obras. La zona de influencia será fijada por el Poder ejecutivo, dentro de los doce meses de la promulgación de la presente ley, con un mínimum de valor aproximado al duplo del costo de las obras.

Art. 14. Las tierras propias para la agricultura quedarán reservadas, mientras no se hayan puesto en comunicación con los centros comerciales del país por obras proyectadas ó á proyectarse con ese fin, y luego serán destinadas á la colonización agrícola, de acuerdo con las leyes vigentes.

Art. 15. La reserva de las tierras á que se refieren los artículos anteriores, durará, en cada zona, hasta tanto se haya amortizado el importe de la obra que las afecta. En caso de que algunas de las obras autorizadas no hubieran podido tener principio en un término de cinco años, el Poder ejecutivo dará cuenta al honorable Congreso para resolver sobre la disponibilidad de las tierras.

Art. 16. Al realizarse las ventas de tierras de pastoreo comprendidas en la zona de influencia, se acordará el título definitivo al aprobarse el remate, quedando constituída una hipoteca á favor del gobierno de la nación, por el valor total de la venta, en las condiciones determinadas por la ley orgánica del Banco hipotecario nacional, en todo lo que no sea modificada por la presente.

Art. 17. El pago de las tierras así adquiridas, se hará abonando un servicio semestral de cinco por ciento (5 %) de interés anual y de, por lo menos, un cinco por ciento (5 %) de amortización anual acumulativa. El primer semestre se abonará en el acto del remate al firmarse el boleto de compra cuyo importe será devuelto íntegro en el caso en que la venta no fuese aprobada por el Poder ejecutivo. La desaprobación de los remates deberá hacerse dentro de los sesenta días de realizados, pasados los cuales quedarán de hecho aprobados.

CAPÍTULO VI

Art. 18. Declárase incorporado á la presente ley el decreto del Poder ejecutivo de 11 de abril de 1907, estableciendo reservas permanentes de tierras para tránsito.

CAPÍTULO VII

Art. 19. El Poder ejecutivo podrá atender á los primeros gastos que sea necesario anticipar para la ejecución de esas obras, con las entradas de la dirección de tierras y colonias, no afectadas por el cálculo de recursos vigente.

Art. 20. Los estudios y contratos de construcción de las obras autorizadas por esta ley, quedarán á cargo del departamento de obras públicas, con la intervención que corresponda al departamento de agricultura.

Art. 21. Autorízase al Poder ejecutivo para expropiar las tierras de propiedad particular, cuya ocupación sea necesaria para la ejecución de las obras autorizadas por la presente ley.

Art. 22. Quedan derogadas las disposiciones de las leyes vigentes que se opongan á la presente.

Art. 23. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 27 de agosto de 1907.

BENITO VILLANUEVA.
Adolfo J. Labougle.
Secretario.

Decreto sobre reservas de tránsito

Buenos Aires, abril 11 de 1907.

Habiéndose solicitado en diferentes oportunidades y parajes, concesiones de arriendo á título precario, para el establecimiento de desembarcaderos, depósitos ó paradas de elementos de transporte en las costas del dominio federal y territorios nacionales, y

Considerando:

Que sería una medida previsora de buen gobierno, al enajenar las tierras públicas, hacer una prudente reserva de terrenos para destinarlos al uso común de los que transitan ó acarrean sus productos á través de extensas regiones poco pobladas, eligiendo al efecto parajes apropiados por la existencia de aguadas permanentes y pastos naturales adecuados al abrevadero de ganado de silla y tiro, empleado en los transportes;

Que la disposición del artículo de la ley de tierras de enero de 1903 al otorgar al arrendatario el derecho de comprar la mitad de la superficie arrendada solo ha dictado una regla de carácter general, sin que ella importe negar al Poder ejecutivo la facultad de exigir en casos excepcionales la renuncia previa á ese derecho pues deja librada á su criterio la resolución de arrendar ó de no hacerlo.

El Presidente de la República

DECRETA

Artículo 1.° La dirección general de tierras y colonias procederá á investigar cuáles sean los puntos más indicados en los territorios nacionales para organizar el sistema de «Reservas de tránsito» que se indica en el primer considerando de este decreto, con arreglo á las condiciones siguientes:

a) Las «Reservas de tránsito» se establecerán sobre las líneas de comunicación entre los puertos de mar ó de los ríos y los centros de población ó de mayor riqueza del interior de los territorios y además, en las líneas de comunicación entre esos puntos y los más indicados de la traza de ferrocarriles proyectados en el plan general de fomento propuesto por el Poder ejecutivo al honorable Congreso de mayo de 1906.

b) En las mencionadas líneas de comunicación se elegirán para las «Reservas de tránsito» los parajes donde se encuentran aguadas permanentes, y en cuanto fuera posible, la concurrencia de ambas condiciones, donde los pastos naturales sean adecuados á la alimentación del ganado.

c) Las «Reservas de tránsito» deberán escalonarse sistemáticamente en tanto que los recursos naturales lo permitan, de manera que las jornadas de arreos, de convoyes de tránsito ó de mensagerías queden más ó menos equidistantes con intervalos que no resulten excesivos ni demasiado reducidos.

Art. 2º Las «Reservas de tránsito» tendrán una superficie no menor de 10.000 hectáreas que se ubicarán alrededor del punto principal de la aguada destinada á uso común, salvo el caso de que no hubiere en el paraje elegido esa superficie de tierra fiscal disponible; si haciéndola estuviese en todo ó en parte comprendida por algún contrato de arrendamiento, se declarará la reserva por adelantado para la parte que corresponde al fisco, al vencimiento del contrato.

Art. 3º La cuarta parte de la reserva que se destina al aprovechamiento común como abrevadero y descanso de ganados en tránsito, no podrá ser afectada en forma alguna por concesiones especiales, ni aún á título precario y por el ministerio del interior se dictarán las medidas necesarias para que se establezca vigilancia sobre ellas, á fin de que no sean apropiadas por nadie ni ocupadas por mayor tiempo que el indispensable á su objeto.

Art. 4º Las tres cuartas partes restantes de cada reserva, se dividirán en tres lotes iguales, que se destinarán á ser arrendados á personas diferentes que acepten las condiciones siguientes:

a) Renuncia expresa á todo derecho de compra y aceptación de la cláusula que autorice al Poder ejecutivo á exigir en cualquier momento el desalojo del campo, con aviso previo de un año, sin derecho á indemnización alguna.

b) Pago de una cuota de arriendo anual adelantada, igual á la que el Poder ejecutivo fije ó haya fijado para la zona en que esté ubicado el campo.

c) Propósito de destinar el lote arrendado á levantar construcciones para el hospedeje de pasajeros, para depósitos de mercaderías de uso ó de explotación agro-pecuaria, comprados ó en venta, y de tener un número suficiente de animales de cría ó de invernad para la alimentación de los transeuntes.

d) Compromiso de cuidar y conservar en buen estado los mojones ó signos de deslinde del lote reservado para uso común, de manera que los transeuntes conozcan su situación, y mantener el abrevadero libre de despojos de animales ú otras substancias que puedan contaminar sus aguas.

e) Hospedar gratuitamente á los agentes de policía de los territorios que viajen en comisiones del servicio.

Art. 5º La dirección general de tierras y colonias elevará al Poder ejecutivo los proyectos de reservas de tránsito, tan pronto como los tenga preparados y someterá á su aprobación las propuestas de arriendo debidamente informadas.

Art. 6º Quedan sometidas á las prescripciones del presente decreto, todas las concesiones de arriendo anteriormente hechas á título precario por el Poder ejecutivo, con el objeto á que él se refiere.

Art. 7º Comuníquese, publíquese y dese al registro nacional.

FIGUEROA ALCORTA.
E. Ramos Mexía.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Señor presidente: las comisiones de obras públicas y agricultura me han hecho el inmerecido honor de encomendarme el informe del proyecto de ley sobre el fomento de los territorios nacionales, tarea que reputo superior á mis fuerzas, pero á la que me impulsan el vivo deseo de ser útil al país y el patriótico interés que tengo por su constante progreso.

El proyecto que han tenido á bien despachar las comisiones en cuyo nombre hablo, es de trascendental importancia para la vida de nuestros territorios nacionales que permanecen estancados en todos los órdenes de la actividad y no guardan relación con el adelanto que ha alcanzado el resto de la nación, en parte debido á los prejuicios con que los hemos apreciado y también ¿porqué no decirlo? por las deficientísimas leyes que determinan su régimen institucional y económico, agregado á la poca ó casi ninguna animación de las autoridades encargadas de sus destinos.

Todos los señores diputados conocen más ó menos la situación actual de los territorios, ya por haber estado en ellos, ya por las innumerables monografías, memorias, etc., que se han publicado; por eso seré parco en antecedentes y no fatigaré la atención de la cámara.

Los territorios nacionales que están llamados á ser en el futuro provincias argentinas, deben ser motivo de las más preferentes atenciones para que su porvenir sea una realidad en breve. Debemos acompañar con solícitos cuidados sus pasos de adolescente, hasta que ya plenamente formados, puedan entrar sin reato y con todo vigor, á gozar de la plenitud de sus autonomías.

Es necesario conocer bien, darse cuenta exacta de lo que son aquellos territorios.

La inmensa riqueza que podrán producir, que solo espera el capital y el trabajo para rendir ópimos frutos; extensas regiones de más de 30.000 leguas sin poblar; campos vírgenes que encierran en sus entrañas tesoros incalculables; minerales en abundancia; productos forestales, desde las hayas de la zona antártica hasta la madera dura de construcción de las selvas del norte; ríos caudalosos que solo esperan obras de ingeniería para transformar las riberas que bañan, en valles del Nilo argentinos; lagos grandiosos que enorgullecerían á cualquier país europeo con su diversidad de ejemplares de la fauna acuática, y puertos naturales de aguas profundas y mansas con capacidad para contener en su interior todas las escuadras del mundo.

Y toda esta maravilla, ¿qué necesita, señor presidente, para que la podamos palpar, para que sea una realidad? La acción inteligente y perseverante del hombre en todas las manifestaciones de su existencia.

Es preciso comenzar porque las leyes que rigen los territorios no tengan carácter general y uniforme; que sean distintas; que cada uno tenga lo que le corresponda de acuerdo con su idiosincracia. No hay nada de justo ó injusto que no cambie de calidad al cambiar de clima: dos grados de elevación hacia el polo, transforman, como decía Pascal, toda una legislación, toda una jurisprudencia en un país... *(¡Muy bien!)*

No es posible, pues, medir con el mismo cartabón á todos los territorios. Lo que es bueno para uno, es perjudicial para otro; no puede haber una misma ley para el Chubut y Santa Cruz y para el Chaco y Misiones. Actualmente la legislación agraria establece, por ejemplo: que un solicitante solo puede adquirir en compra directa 2.500 hectáreas, las que pueden ser suficientes en Misiones y ciertas regiones de la Pampa y Río Negro, pero no en el Chubut y Santa Cruz. En estos últimos territorios sabemos que una legua difícilmente soporta 1.000 ovejas; entonces el poblador por la expansión natural de la producción se ve precisado á ocupar las tierras linderas. Pero sucede casi siempre que el gobierno ya las tiene concedidas á otras personas; entonces interviene la autoridad, vienen los pleitos, protestas, etc.

Así que la ley viene á ser fatalmente violada. ¿No sería mejor, entonces, que se legalizara la situación de ese ocupante de verdad, y viniera aquélla á resolver esas cuestiones con criterio racional y práctico?

En fin, lo que sucede con la tierra, sucede con los regimenes administrativos, políticos y judiciales. Es necesario, pues, que cada territorio tenga su legislación especial, consultando sus condiciones climatéricas, geográficas, geológicas y políticas.

Existen en verdad regiones prósperas en los territorios; cerca de ochenta colonias agrícolas y ganaderas como la «Escalante», «Galense», «Apóstoles», Roca», «16 de Octubre», etc., etc., que son de pequeña importancia en relación á la gran zona de tierra aún sin explotar, que constituyen verdaderos oásis, (parecería ello ser el fruto de entusiasmos intermitentes de hombres de gobierno, que después de pasar por un estado febriciente de proyectismo y haciendo cosas útiles, caen en el estado comatoso del expedienteo estéril. Pero es imprescindible hacer honor al autor de este proyecto, el actual ministro de obras públicas, que dándose cuenta exacta de la situación de los territorios, acometió la obra con inteligencia, sentido práctico y patriotismo.

Es necesario mover esa inmensa móle que nos aplasta y detiene nuestra ascensión!

Debemos empezar por poner en contacto directo, inmediato y permanente las regiones costaneras ó externas, con las cordilleranas ó internas; romper una vez por todas con el curioso criterio con que se nos ha guiado hasta ahora, poblando las tierras lejanas á las cos-

tas y reservando las cercanas á éstas. Ayudar y favorecer en toda forma la colonización, es ahí donde debe dejarse sentir la acción gubernamental eficiente, colocando en condiciones económicas, ventajosas, las extensas tierras que poseemos para que la colonización se efectue en forma práctica y la población se radique definitivamente.

Económicamente considerado, nuestro país, por la extensión de su suelo, no es rico, sino que tiene el suelo más capaz de ser rico, que tiene mejores condiciones para ser fuente creadora de riqueza, por la incorporación del trabajo y el capital. Ya lo dijo Alberdi, el pensador quizá más profundo que hemos tenido: «La riqueza la hace el pueblo, no el suelo. Enseñar al pueblo á crear la riqueza, es enseñarle á ser fuerte y libre.» Bien pues, aplicando estas reglas á los territorios nacionales, es necesario que éstos lleguen á tener su independencia económica; el estado debe fomentarla, para que puedan encontrarse en porvenir no muy remoto, dentro de las condiciones que exige nuestra carta fundamental para que sean considerados estados autónomos.

A darles la independencia económica, á llenar cumplidamente esas exigencias primordiales, viene en momento propicio el proyecto sobre fomento de los territorios nacionales que han despachado favorablemente las comisiones de obras públicas y agricultura, que en síntesis encierra lo siguiente: construcción de ferrocarriles, navegación de las costas del sur, canalización y rectificación de los ríos y obras de irrigación, plan financiero, y por último, régimen especial de tierra pública afectado á la construcción de las obras.

Examinaré lo más brevemente posible el proyecto.

Las sociedades igualmente que los individuos, no se desarrollan y robustecen sino por el movimiento, que es el principio de la vida. En efecto, sin la comunicación física y moral, los individuos y los pueblos no podrían prestarse apoyo; y sin ésto la riqueza no podría producirse y el detenimiento sería fatal é inevitable.

De este concepto sociológico, se deduce que la viabilidad es la base de la política económica de nuestro país; que las vías férreas nos son tan necesarias como el alimento. Existen en el interior de nuestro territorio núcleos grandes de población, sin comunicación con la región exterior: de ahí viene la falta de adelanto en que se encuentran, como sucede en el Neuquén y en todos los demás territorios del sur. Esos núcleos de población y producción, desvían las corrientes productoras de sus puntos de salida naturales, para llevarlos á otros artificiales con desmedro de sus intereses y de los bien entendidos del país. Cruzar los territorios nacionales con ferrocarriles, es darles la vida que necesitan para que se desarrollen con todo el vigor de que son capaces.

Como podrán observar los señores diputados, en el plano adjunto á la orden del día se proyecta un ferrocarril del puerto San Antonio á Nahuel Huapí, el que cruza una de las regiones más feraces del sur, aptas en toda la extensión del recorrido para la ganadería y la agricultura; comprende esta línea férrea 750 kilómetros, habiéndose estudiado por las comisiones de ingenieros del ministerio de obras públicas 100 kilómetros, desde San Antonio hasta la colonia Valcheta, colonia que se encuentra en estado floreciente y que delineó, si mal no recuerdo, el actual ministro de agricultura.

Otra línea férrea que partiendo de Puerto Deseado debe empalmar con la línea anterior que va á Nahuel Huapí, pasando por la colonia San Martín, con un ramal á Comodoro Rivadavia, pasando por colonia Sarmiento; otro ramal al lago Buenos Aires y otro á la colonia 16 de Octubre.

Esta línea y ramales pasarán por parajes menos conocidos que el anterior, pero no menos productivos. Todas las tierras están exploradas por empleados del ministerio de agricultura y son conocidas sus condiciones agrícolo-ganaderas. Tienen una extensión calculada de 1340 kilómetros, habiéndose ya hecho un reconocimiento por las comisiones de ingenieros, de 5000 kilómetros, en los valles paralelos á la Cordillera, «Cumayo», «Chico», «Ñorquinco», «Teka», «Potrachoique», y también los valles principales que bajan de la Cordillera al océano Atlántico, «Limay», «Chubut», «Chico», «Zenger», «Deseado», «Chico de Santa Cruz». En estos estudios se han dado cuenta exacta de los varios trazados posibles, y del porvenir económico de la línea á proyectarse. Los valles que he nombrado, representan lo mejor de la región patagónica y las colonias que cruza el trazado, son hoy las más progresistas é importantes.

No se ha perdido de vista al imponer los trazados, que esas tierras son muy valiosas como campo de pastoreo, cría de hacienda vacuna y principalmente lanar, y por consiguiente los principales productos que serán transportados por el ferrocarril serán: lanas, cueros y animales en pie; más tarde, por la evolución, vendrán los productos de la agricultura. Encuéntranse estudiados 136 kilómetros desde Comodoro Rivadavia con rumbo á Colonia 16 de octubre, habiéndose llegado hasta el Valle Hermoso.

El total, pues, de los ferrocarriles de la región patagónica, es de 2090 kilómetros. Observaré de paso, que los trazados que tiene el plano que está en poder de los señores diputados, no son definitivos sino aproximados y de acuerdo con los estudios practicados. Por eso la ley proyectada establece: que la construcción de cada línea podrá ser comenzada después de hechos los estudios de máxima de toda ella y siempre que se hayan terminado los estudios y proyectos definitivos de los trozos iniciales. La prosecución de los estudios definitivos podrá llevarse adelante á medida que avance la construcción. Es decir, que se harán los estudios definitivos dividiendo la línea en secciones; terminada la construcción de una de éstas, se seguirá con las siguientes, aprovechándose así lo construído, para el transporte, de los elementos necesarios: materiales, peones, víveres, forrajes, etc.

Examinaré ahora brevemente los ferrocarriles en la región del norte. Dos son las líneas proyectadas en el Chaco y Formosa. Para el primer territorio una que arranque desde el puerto Barranqueras sobre el Paraná hasta empalmar con el ferrocarril Central Norte en el punto que resulte más conveniente, con un ramal de la línea de Anatuya al Chaco. La línea ya ha sido estudiada por una comisión, que aconseja el empalme en Metán: tiene una extensión de 650 kilómetros; de éstos hay estudiados 210, desde Barranqueras con rumbo á Napalpí, teniendo un total con el ramal á Otumpa ó Tintina de 800 kilómetros.

La zona es anegadiza en parte, con grandes selvas tropicales y á veces con grandes bosques impenetrables, siendo el suelo fertilísimo, lo que asegura un crecido flete á la línea. De Napalpi en adelante, el terreno no es anegadizo; es ya más alto, alternándose con bosques de todas clases de madera.

De Formosa á Embarcación, en el territorio de Formosa, el proyecto está definitivamente estudiado sobre el terreno; tiene 705 kilómetros en su totalidad y será quizás la línea férrea más recta que tengamos en el país, pues la actual es la del Pacífico, que tiene unos 300 kilómetros. Se construirán terraplenes con toda facilidad; y según los informes que tengo, los más elevados serán de metro y medio. Seguirá la línea entre los ríos Bermejo y Pilcomayo, cruzando montes inmensos con toda clase de maderas de construcción y grandes extensiones de campos aptos para el cultivo y cría de hacienda. (No insisto en describir las clases y variedades de estas tierras y bosques, porque los señores diputados las conocen mucho mejor que el que habla).

Los ferrocarriles en la zona norte tendrán 1505 kilómetros, siendo el total de todos los proyectados de 3595 kilómetros.

Respecto de la navegación en las costas del sur, el proyecto trae un sólo artículo acordando prima á las empresas particulares que hagan el servicio de navegación de los puertos del sur, y destinando á ese fin la suma de 120.000 pesos oro anuales.

La navegación por allí, se hacía hace varios años por los transportes nacionales, pero una vez que compañías navieras empezaron á disputarse el transporte de pasajeros y mercaderías, el gobierno con toda sensatez retiró el servicio y lo dejó librado á la acción de las compañías. En la actualidad dejan algo que desear esos servicios por la irregularidad en los viajes, pero sin embargo bastan para aquellas regiones. Ahora, con la importancia que tomarán los puertos del sur, se hace necesario estimular al capital argentino, para que se constituyan empresas argentinas; y con el aliciente de la prima, bien pronto surgirán sociedades de esta índole, que traerán como consecuencia el abaratamiento de las tarifas en los transportes, que en la actualidad son muy elevadas. Existen cuatro compañías que se disputan el predominio en el sur: Hamburgo Americana, Mihanovich, Piaggio, Menéndez, Brown y Blanchard.

Por el artículo que he citado se faculta al Poder ejecutivo para hacer uso de la prima, de modo que puede ó no concederla, según las condiciones y pro-

puestas que reciba, que, como no es dable dudarlo, será acordada á aquella ó aquellas compañías que en verdad lleguen á beneficiar las poblaciones del sur.

La faz de la irrigación, tiene sus estudios mucho más completos que la ferrocarrilera.

A raíz de la gran creciente del río Negro del año 1899, fué encargado el ingeniero Cippoletti por el ministerio de obras públicas para practicar una inspección, elevar una memoria sobre el mejor y más conveniente aprovechamiento de las aguas de los ríos Neuquén, Limay, Negro, Colorado, para aplicarlas á la irrigación. El comisionado estableció que la extensa superficie de la región de los lagos (800 kilómetros cuadrados), que se hallan en el curso de los principales afluentes del Limay, forman receptáculos, que recibiendo las aguas de las grandes crecientes, retienen sus excesos, moderan su violencia y sirven para alimentar el caudal permanente de las aguas utilizables para el riego, teniendo esos receptáculos las más favorables condiciones para aumentar la capacidad de sus caudales.

Más tarde se han establecido las escalas hidrométricas é iniciado el servicio permanente de la observación de sus alturas.

A continuación del valle del río Neuquén, en un punto próximo á su confluencia con el Limay y origen del río Negro, se halla una cuenca ó laguna, que es una depresión especial y característica, la llamada cuenca de Vidal, rodeada de colinas, que tiene una superficie de 180 kilómetros cuadrados de terreno más bajo que el valle del río con el cual se comunica por una garganta, y la parte más baja está á 40 metros bajo el nivel del lecho de aquel. En las altas crecientes las aguas desbordantes se derraman en la cuenca. En el año 1899, el agua que entró, llegó á cubrir una extensión de dos leguas de ancho, con una profundidad de 5 metros. Esta cuenca servirá pues, para recibir el excedente perjudicial de las crecientes del río Neuquén.

Hechos los trabajos sobre los dos ríos nombrados, como consecuencia correspondería mejorar las condiciones de navegabilidad del río Negro y proyectar su distribución para el riego.

Respecto al Colorado, existen ya estudios y se están continuando para determinar el régimen de sus aguas.

En cuanto á la limpieza y dragado de la ria del Chubut hasta Rawson, están hechos los estudios y tengo antecedentes de que existe uno muy completo, efectuado por el ex-ministro Martín.

El río Santa Cruz, que une el puerto del mismo nombre con el lago Argentino, necesita ligeros trabajos de canalización con el objeto de destinarlo á la navegación, poniendo en contacto las regiones de los lagos con el Atlántico.

El capitán de fragata señor Iglesias, de nuestra armada, tiene hecho un estudio completo, en el que demuestra la practicabilidad de su navegación por vapores de gran potencia y pequeño calado.

En la parte norte, se presentan problemas de otra naturaleza, porque habrán de dirigirse á proveer los medios que faciliten el desarrollo de otra industria, como es la forestal, que es la llamada á atraer los primeros centros de población en aquellos parajes.

El río Bermejo ha sido estudiado, para establecer su navegabilidad. En 1903 fué nombrada una comisión presidida por el ingeniero Henry que recorrió el río hasta Quitilipy en Salta, 1154 kilómetros; las dificultades que se le opusieron fueron vencidas con toda facilidad.

Alternativamente se forman rápidos ó lugares donde la fuerza de la corriente no alcanza á remover los troncos y bancos que obstaculizan la navegación. La mayor parte de las aguas se pierden en las tierras que inundan, sin ser aprovechadas; limpiando y rectificando el río, sus costas serían bien pronto el asiento de poblaciones industriales.

El Pilcomayo ha sido objeto de innumerables tentativas para establecer su navegabilidad. Se recuerda en 1721 al padre Patiño, que salió de la Asunción y lo remontó en una extensión de 470 kilómetros; en 1785 al padre Castañeda, en 1794 al padre Azara y así sucesivamente diez expediciones más, hasta 1905 en que el ingeniero Lange, encargado por un sindicato, recorre el río y después de curiosas investigaciones, pública un voluminoso informe cuyos resultados han servido de base para el proyecto, que es una simple autorización para hacer los estudios definitivos, nó para ejecutar obras.

El mecanismo financiero del proyecto está íntimamente ligado con el plan de la tierra pública afectada á las obras.

Deben entonces ser tratados conjuntamente, dada esa vinculación.

Se autoriza al Poder ejecutivo para hacer uso del crédito externo ó interno hasta la suma de 25.000.000 de pesos oro, pudiendo afectar al pago de la amortización é intereses las líneas construídas y sus entradas, así como el producido de la venta de las tierras afectadas á las obras, las que serán reservadas, quedando íntimamente subordinadas al adelanto de las que se ejecuten.

Las tierras reservadas constituirán la zona de influencia de los ferrocarriles ú obras de irrigación; fijará la zona el Poder ejecutivo dentro de los doce meses de promulgada la ley, debiendo tener un mínimum aproximado de valor, al duplo del costo de las obras.

La zona al ser fijada por el Poder ejecutivo no será uniforme, según estudios efectuados por el ministerio de agricultura; en la parte cercana de la costa del Atlántico, tendrá un máximum de 50 kilómetros á ambos lados de la vía, pues los puertos ya tienen su zona propia que no es posible invadir sin perjudicarlos; seguirá en aumento proporcional á medida que vaya avanzando hacia la cordillera. Con ese criterio se fijará la zona de influencia.

La reserva durará en cada zona hasta que se haya amortizado el importe de la obra que las afecta; al mismo tiempo se reserva las tierras propias para la agricultura, hasta tanto se hayan puesto en comunicación con los centros comerciales.

La venta de la tierra destinada por el proyecto al pago de las obras, se efectuará en público remate, á plazos, y quedará constituida una hipoteca por el valor total de cada venta, en las condiciones determinadas por la ley orgánica del Banco hipotecario nacional.

El problema queda planteado en forma clara y sencilla. Se construyen ferrocarriles, canales y obras de riego, valorizándose el precio de las tierras, y se venden estas al máximum de su precio, sirviendo éste para el pago de las obras. Es verdaderamente una novedad en nuestras prácticas de colonización oficial, pero es ni más ni menos que los procedimientos prácticos y de resultados positivos que usan las grandes empresas. También es necesario dejar constancia, que las obras no se ejecutarán inmediatamente. Todo se hará despacio, á medida que los estudios definitivos sean aprobados, en la proporción de los recursos acumulados y teniendo en cuenta las condiciones en que se vaya enajenando la tierra.

Seguramente no será necesario hacer uso del crédito en la totalidad de la autorización, pues con la valorización y venta de las tierras, se cubrirá con exceso el empréstito primero y se abonarán las obras practicadas.

En el caso en que las obras á ejecutarse no hubieran tenido principio en un término de cinco años, el Poder ejecutivo deberá dar cuenta al Congreso, para que éste resuelva la disponibilidad de las tierras afectadas por la zona de influencia. Como se ve, se ha previsto hasta el caso remoto de que algunas de las obras no hubieran podido llevarse á cabo.

El ferrocarril particular va á los lugares poblados, donde existe un centro comercial, donde se le asegura el tráfico y se le garantiza el interés del capital ¿sería necesario esperar que esto aconteciera en aquellos sitios despoblados?

No seguramente; debemos actualizar el porvenir de los territorios. Allí donde no va el interés particular, corresponde al estado llevar sus líneas ferrocarrileras; en una palabra, el riel debe adelantarse á la población.

Además, los ferrocarriles á construirse son colonizadores, de carácter secundario; y el estado empresario, no especula, sino que es el único que puede cobrar fletes baratos, estimulantes de la producción; lo que interesa al estado es poner las tierras en comunicación directa y expedita para que encuentren mercado fácil.

Se ha tenido en consideración que en una ley de tanta magnitud, deben sus fondos ser cuidadosa y escrupulosamente administrados, con la terminante prohibición de no disponer de ellos, sino en pago de obras ejecutadas ó gastos expresamente autorizados, y con ese fin deberán ser depositados en el Banco de la Nación Argentina, en cuenta especial.

Incorpórase además al proyecto, un decreto del Poder ejecutivo estableciendo reservas permanentes de tierra para tránsito, que consiste en destinar al uso común de pasajeros y acarreadores de productos, parajes apropiados para el descanso, por la existencia de aguadas permanentes y pastos naturales; medida altamente previsora y de buen gobierno.

El doctor Joaquín V. González con la erudición que le es característica, divide en varios períodos, por los que dice han pasado los territorios, en su desenvolvimiento biológico. Sin contar el colonial, empieza con la expedición del año 74 que llama de ocupación del desierto, el segundo hasta el año 84 en que se dicta la ley de territorios nacionales, desde esa fecha hasta 1902 período en que se define y afirma el dominio por la solución de las cuestiones de límites, y desde 1902 en adelante, es el preparatorio para hacer de los territorios nacionales provincias nuevas, y á ese efecto viene el proyecto de fomento, trayendo á los territorios toda clase de beneficios materiales y morales.

Cuando las mejoras territoriales, ha dicho el economista francés León Say, aumentan los productos de la tierra, hacen el mismo efecto que si se aumentase el territorio de la nación.

Esas mejoras materiales á que alude el gran economista, traen aparejadas muchas otras, entre ellas, una que debemos conseguir á toda costa y cualquiera que sea el sacrificio que debamos hacer. Tal es, señor presidente, la argentinización definitiva de los territorios nacionales.

Es verdaderamente mortificante para nuestro amor patrio, pero no debemos callarlo, hay que decirlo con toda franqueza: en la región patagónica existen colonias y zonas donde no se habla nuestro idioma, donde no circula nuestra moneda, donde no se enarbola nuestra bandera, donde no se piensa, siente, ni actúa como argentino!

Para nadie es un misterio que esos pobladores extranjeros, que con tan solícitos cuidados nuestras autoridades envían á formar colonias, son dejados muchas veces allá, en aquellas lejanías, á la buena de Dios, sin vinculación con los centros de los hijos del país; y ¿qué sucede? que continúan ligados al país de donde proceden, que instalan sus escuelas, siguen hablando su idioma de orígen, y muchas veces han llegado á desconocer á nuestras autoridades, creyendo tener facultades para designarse las propias. Casos ha habido de ciudadanos argentinos llamados á prestar servicio militar, que han tenido que aprender el castellano en los cuarteles!

Con la moneda, algo extraordinario es lo que pasa en el sur; no se conoce otra que la libra esterlina, y cuando se hace la conversión de ella, es á moneda extranjera.

Mis sentimientos de argentino se han sentido lastimados, al ver que en una rica estancia, formada por la largueza de nuestros mandatarios, se saludan las grandes solemnidades, levantando bien alto la bandera de otra nación, en lugar de la nuestra, pues bajo el amparo, de ella, ese estanciero había encontrado la tranquilidad, el calor y justicia necesarias para atesorar su fortuna y hacer la felicidad de su hogar.

Bienvenido sea este proyecto, señor presidente, destinado á llevar un soplo civilizador á nuestros despoblados territorios, enseñando de paso á amar nuestra tierra y á respetar el nombre argentino!

Esta ley, será el corolario de la jornada llevada á cabo por el general Roca, con la conquista del desierto. Entonces la conquista se hizo por las armas.

Con la sanción de este proyecto, serán el canal de irrigación, el riel y el vapor, los encargados de complementar pacíficamente los resultados de aquella campaña, haciendo una realidad las proféticas predicciones del ilustre general Mitre, cuando en sus *Rimas*, nos hacía contemplar «La Pampa argentina de ciudades matizada»....

Las comisiones de obras públicas y agricultura esperan con toda razón, confiadas en que la honorable cámara prestará su sanción al proyecto de fomento de territorios nacionales, que llena todas las necesidades, y las más premiosas exigencias de aquellas comarcas, sirviendo con su voto los intereses bien entendidos del país, y coadyuvando á cimentar sobre sólidas é indestructibles bases la grandeza de la patria.

He dicho.

(*¡Muy bien! ¡muy bien! Aplausos*).

Sr. Presidente—Si no se hace uso de la palabra, se votará.

—Se vota en general el proyecto en discusión, y es aprobado.
—Se aprueba sin observación el artículo 1°.

Sr. Vocos Giménez — Hago indicación para que artículo que no se observe, se dé por aprobado.

—Asentimiento.

Sr. Presidente — Habiendo asentimiento, así se hará.

—Pasan sin observación los artículos 2º al 10.
—En discusión el artículo 11.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Desearía escuchar del señor miembro informante cuál es el pensamiento que tiene para la realización de esta operación financiera, es decir, el uso del crédito interno ó externo hasta la suma de veinte millones de pesos oro, porque se trata de la construcción de ferrocarriles, que tienen una extensión total de tres mil y tantos kilómetros, según lo ha expresado el señor miembro informante; de la canalización y navegación de ríos que actualmente no se encuentran en condiciones de servir para esos usos; y todo este cúmulo de obras (soy el primero en reconocer su importancia, su necesidad y su trascendencia) es un vasto plan que entiendo será necesario desarrollarlo en el transcurso de lapsos largos de tiempo; porque para construir ferrocarriles en una extensión de tres mil kilómetros y poner en condiciones de navegación ríos que tienen también una gran extensión, se necesita un elemento indispensable: ese elemento no puede ser otro que la población, porque los ferrocarriles para trabajar, deben recorrer territorios poblados.

Yo necesito para poder dar mi voto, que el señor miembro informante ó el señor ministro me manifiesten cómo va á hacer uso el Poder ejecutivo de esta autorización; porque se dice en el artículo siguiente que el producido de la operación de crédito se depositará en el Banco de la Nación, y no se podrá retirar sino para el pago de certificados de obras realizadas. Podría suceder que el gobierno hiciera una mala operación: que obtuviera un empréstito y lo depositara en un banco en cuenta corriente; de donde resultaría que tendría que pagar el interés por ese dinero, sin recibir interés alguno por el mismo.

Sr. Ministro de hacienda—Pido la palabra.

Cuando me hice cargo del departamento de hacienda, se encontraba ya á la consideración de la honorable cámara, sancionado por el Senado, el proyecto que se refiere al fomento de los territorios nacionales, que está ahora en discusión.

El Poder ejecutivo, en su primitivo proyecto había propuesto la forma de financiar esta ley, autorizando una emisión de bonos para costear todas las obras que ella establece. Sin embargo, después de una discusión en el seno de las comisiones de obras públicas y agricultura del Senado, el que habla manifestó su opinión en contra de la emisión de títulos, y estableció el artículo que ahora llama la atención del señor diputado, y que consiste en la autorización para hacer uso del crédito hasta la suma de veinticinco millones de pesos oro.

Como el señor diputado ha dicho muy bien, estas obras no pueden realizarse sino en un tiempo más ó menos largo, puesto que todas ellas requieren serios estudios y además su desenvolvimiento no podrá hacerse sino en forma gradual. El Poder ejecutivo entiende que es así cómo debe considerar la autorización para usar del crédito, dada por la ley; es decir, que no es una sola operación de crédito, sino arbitrar los medios que sean necesarios para ir realizando las obras y pagándose al mismo tiempo con lo que produzca la tierra, de acuerdo con la ley.

De manera que en ningún caso se haría el empréstito por la suma total para tenerlo en la situación que decía el señor diputado, sin ganar interés; se iría haciendo uso del crédito en las cantidades necesarias para atender las obras, á medida que se fueran desenvolviendo, cosa que talvez pueda hacer el Poder ejecutivo, si la situación del tesoro lo permite, sin necesidad del uso del crédito; es decir, anticipando del tesoro esas cantidades, y luego satisfaciéndolas con el producto de las tierras.

No sé si el señor diputado estará satisfecho con esta explicación...

Sr. Crouzeilles—Perfectamente, señor ministro; y me complace que mi pregunta haya merecido esta aclaración, que me pone en condiciones de dar mi voto conscientemente.

Sr. Presidente—Se votará.

—Después de un momento de espera, dice el

Sr. Presidente—Habiendo quedado sin número la cámara, la invito á pasar á cuarto intermedio.

—Así se hace, siendo las 5 y 45 p. m.

AGOSTO 21 DE 1908

33ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 19ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Alvarez, Alviña, Amaya, Anchorena, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Barraza, Calderón, Calvo, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Escobar, Fernández, Ferrer, Fonrouge, Freyre, Frías, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López Mañán, Luro, Maza, Méndez Casariego, Mitre, Molina, Moyano (R.), Olaechea y Alcorta, Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Varela, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Allende, Contte, Drago, Martínez, O'Farrell, Terrosa.—**Con aviso:** Acosta, Alsina, Argerich, Arias, Bréard, Candioti, Doyhenard, López, Meyer Pellegrini, Moyano (V.), Olivera (G.), Ortiz de Rozas, Van Gelderen.—**Sin aviso:** Bejarano, Campos, Galigniana Segura, García (L.), Ibánez, Montenegro, Mugica, Oliver, Olivera (B.).

SUMARIO N.º 33

11

Exposición y solicitud de la liga de defensa comercial respecto de las **tarifas de ferrocarriles fusionados.**

12

Proyecto de ley, por el señor diputado Miguel M. Padilla sobre **tarifas de almacenaje** en las aduanas.

13

Proyecto de ley, por el señor diputado C. L. Pera y otros, autorizando la inversión de 50.000 pesos en la construcción de salas y adquisición de instrumentos de cirujía para el **hospital de la Pampa Central.**

14

Proyecto de ley, por los señores diputados Gaspar Ferrer y Pedro Olaechea y Alcorta, sobre **aumentos de sueldos** y del personal de la administración de la justicia federal.

15

Consideración de las modificaciones del honorable Senado en el proyecto de ley en revisión acordando **subsidios á varias sociedades rurales.**

—En Buenos Aires, á 21 de agosto de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión á las 4 p. m.

1

CENTENARIO

DE LA REVOLUCIÓN DE MAYO

Buenos Aires, agosto 10 de 1908

Al honorable Congreso de la nación.

El adjunto proyecto de ley que el Poder ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de vuestra honorabilidad se inspira en los sentimientos más nobles y perdurables de la nación.

La emancipación argentina cumplirá, en breve, su primer centenario, y el Poder ejecutivo animado por la íntima convicción de que interpreta fielmente la aspiración unánime del país, procura conmemorar dignamente la obra gloriosa de la generación de 1810 y el acto más trascendental de nuestra vida política que selló la organización nacional con la Constitución de 1853.

Diversas leyes han rememorado episodios de nuestra historia, y la gratitud nacional ha sido manifestada hacia hombres y acontecimientos en la forma parcial que correspondía; pero llega recién, por primera vez, la oportunidad de una amplia conmemoración, en que las generaciones militantes deban reunir, como en un núcleo grandioso, todos los recuerdos y todas las tradiciones legadas por los precursores y por los primeros hombres de la república.

A ese propósito responde el proyecto del Poder ejecutivo.

En él encontrará vuestra honorabilidad junto á los próceres y epopeyas de los patrios anales, una expresión de la vitalidad, de la energía y de la riqueza presentes, por medio de las exposiciones agrícolas, ganaderas y ferroviarias; así como en la reimpresión de las obras de autores nacionales y documentos importantes, se intente reflejar, en síntesis, el pensamiento y el espíritu argentino.

Era natural y era justo que aparecieran unidas, en esta consagración, las efigies de los obreros á los mejores frutos de la libertad, de la paz y del progreso.

Cada provincia, cada región del territorio, cada pedazo del suelo de la patria, fueron señalados por algún hecho culminante ó regados con la sangre de soldados y ciudadanos, durante la epopeya de la independencia, y en victorias ó derrotas quedó siempre inmaculado y en alto el símbolo de nuestra soberanía; de ahí que el proyecto designe los sitios donde haya de alzarse la estatua ó el monumento que los evoque.

Este proyecto, parece obvio decirlo, no excluye en manera alguna las solemnidades y actos que el sentimiento del patriotismo sugiera el espíritu del pueblo. Iniciativas de ese carácter tienen para el Poder ejecutivo el mérito inapreciable de su espontaneidad y de su origen, y han de merecer de su parte la más eficaz acogida.

El Poder ejecutivo prestigiará también y ofrecerá su más decidido apoyo á los proyectos que con este motivo sean iniciados por los gobiernos de provincias, por las municipalidades ó por las asociaciones particulares, firmemente convencido de que esa cooperación debe estimularse, para realzar la magnitud de la demostración que se proyecta.

Vuestra honorabilidad observará que el Poder ejecutivo no incluye el censo ni la exposición internacional objeto de iniciativas anteriores

No obstante su opinión favorable al respecto el Poder ejecutivo se ha visto obligado á esa supresión porque cualquiera de ellas, exigiría más tiempo del que se dispone.

Las consideraciones que preceden, apuntadas brevemente, en obsequio á la trascendencia del asunto, cuya realización se impone al pueblo y al gobierno, como un alto deber, justifican el adjunto proyecto de ley y permiten confiar al Poder ejecutivo en que

vuestra honorabilidad le dedicará preferente atención
Dios guarde á vuestra honorabilidad.

JOSÉ FIGUEROA ALCORTA.
MARCO AVELLANEDA.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados.

Artículo 1.° El Poder ejecutivo procederá á preparar la celebración del centenario de la revolución de Mayo, disponiendo al efecto:

1° La erección á la entrada del puerto de la Capital de una estatua de «La república», con la siguiente inscripción: «Paz y libertad para todos los hombres del mundo que quieran habitar el suelo argentino».
2° La erección en la Capital, en la plaza de Mayo, del monumento conmemorativo que sea aceptado por la comisión nacional del centenario.
3° La construcción del «Panteón nacional», donde reposarán las cenizas de los grandes hombres de la patria.
4° Erigir en algunas de las plazas públicas de la Capital (ley núm. 3515) las estatuas de Mariano Moreno, de Bernardino Rivadavia y almirante Brown.
5° Erección en la plaza de San José de Flores de una estatua á Pueyrredon (ley núm. 4741).
6° Levantar en la plaza municipal de la capital de la provincia de Buenos Aires, un «Monumento al cabildo de 1810».
7° Levantar en el campo de Mayo un montículo ó túmulo artificial de tierra del mismo campo, mezclada con tierra traída de los campos de batalla de la América del Sud donde corrió sangre argentina, rodeado por individuos de tropa que más se distinguieron en la guerra de la Independencia, coronado por una alegoría que represente al Ejército llevando la libertad y recogiendo glorias.
8°. En la capital de la provincia de Santa Fe, un monumento al «Congreso constituyente de 1853».
9°. Levantar en el Rosario de Santa Fe un monumento á la «Bandera nacional».
10. Erigir en la ciudad de Córdoba una estatua á Dean Funes.
11. Levantar en Santiago del Estero un monumento á «La Libertad».
12. Erigir en la ciudad de Tucumán, en el Nuevo Parque, un monumento á la «Batalla de la Ciudadela».
13. Erigir en la ciudad de Salta una estatua ecuestre al general Güemes.
14. En la ciudad de Jujuy construir un monumento al ejército auxiliar del Perú.
15. En la ciudad de Rioja erigir una estatua á Castro Barros.
16. Levantar en la ciudad de Catamarca, en la plaza 25 de Mayo, una estatua á la «Independencia.»
17. Erigir en la ciudad de San Luis una estatua á Pringles.
18. Levantar en San Juan un monumento al «Paso de los Andes.»
19. Levantar en la ciudad de Mendoza un monumento al «Ejército de los Andes.»
20. En la ciudad del Paraná, capital de Entre Ríos, levantar un monumento á «La Libertad.»
21. En la ciudad de Corrientes un monumento á «La Libertad.»

Art. 2° El Poder ejecutivo invitará á la Sociedad rural argentina á celebrar una exposición agrícola y ganadera, contribuyendo con los fondos necesarios para su realización.

Art. 3.° El Poder ejecutivo realizará una exposición ferroviaria y demás transportes terrestres, solicitando el concurso de todas las compañías de ferrocarriles establecidas en el país y de las naciones extranjeras.

Art. 4.° Autorízase al Poder ejecutivo para hacer la publicación en facsímiles de los documentos más importantes relacionados con la «Revolución de Mayo» y con la «Guerra de la Independencia».

Art. 5.° El Poder ejecutivo reunirá en un local público los objetos y antecedentes sobre el suelo y sobre la historia que permitan apreciar los principales caracteres físicos del territorio nacional y los acontecimientos de su historia política y económica.

Art. 6.° Autorízase al Poder ejecutivo para reimprimir las obras más importantes de los autores nacionales, seleccionadas por una comisión especial nombrada á ese objeto.

Art. 7.° Autorízase al Poder ejecutivo á invitar para que visiten la república durante las fiestas del centenario á aquellas personas que por sus estudios convenga hacerles conocer nuestro territorio y sus condiciones de vitalidad.

Art. 8.° Autorízase al Poder ejecutivo para hacer los gastos preparatorios del cumplimiento de la presente ley, debiendo fijarse en los presupuestos correspondientes á los años 1909 y 1910 la cantidad anual que deba invertir.

Art. 9.° Comuníquese, etc.

MARCO AVELLANEDA.

(*A la comisión de peticiones*).

2

CANON DE IRRIGACIÓN

EN EL NEUQUEN

Buenos Aires, agosto 11 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

La construcción de grandes obras de irrigación que permiten el desarrollo de la agricultura sobre extensas zonas de los territorios nacionales, de tierras eminentemente fértiles, donde las lluvias no se producen con regularidad, pero donde los ríos caudalosos ofrecen inagotables caudales que las fecundan, es una necesidad reconocida para el futuro no lejano el desenvolvimiento de las poblaciones de esa rica región de la República.

Pero entre las necesidades más sentidas y de carácter más apremiante está el habilitar una parte de esas tierras á la agricultura que satisfaga la demanda determinada por las poblaciones ya formadas.

La capital del Neuquén, situada en la confluencia de dos grandes ríos como son el Limay y el Neuquén que forman el Río Negro, como punto de bifurcación de las vías que corren á lo largo de los valles de esos ríos y término de la línea férrea y de la navegación del Limay, es la estación de tránsito de las comunicaciones con la Cordillera y como tal adquiere cada día mayor desarrollo, y la falta de agricultura, que no es posible sin el riego, le hace carecer de los elementos más necesarios á la vida de los habitantes y de los viajeros, y para reparar esa urgente necesidad os remito el adjunto proyecto que complementa el sometido ya á vuestra honorabilidad recabando los fondos necesarios para esta obra.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
E. RAMOS MEXÍA.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Una vez habilitadas las obras de irrigación en el Neuquén que autoriza la ley .... el Poder ejecutivo mandará hacer el empadronamiento de las tierras en que se distribuirá el agua de riego y fijará el canon en cuotas progresivas que á la vez que facilite á los agricultores los primeros trabajos de preparación de las tierras, le permita cubrir el capital empleado en las obras en un término prudencial.

Art. 2º. El empadronamiento de las tierras de regadío y el pago del canon respectivo será obligatorio para todas las tierras susceptibles de ser regadas por las obras que se realicen debiendo aplicarse para el cobro por apremio las disposiciones pertinentes de la ley número 5062 sobre contribución territorial.

Art. 3º. Una vez que el Poder ejecutivo se hubiere resarcido de las sumas invertidas en las obras, estas pasarán á ser propiedad de la colectividad, entregándolas al gobierno local.

Art. 4º. Hasta que este gasto sea incluido en la ley de presupuesto, será cubierto de rentas generales.

Art. 5º. Comuníquese, etc.

E. RAMOS MEXÍA.

(*A la comisión de obras públicas*).

3

CRÉDITO

MINISTERIO DE HACIENDA

Buenos Aires, agosto 12 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El movimiento cada día en aumento de los puertos de la Capital y La Plata, como resultado de las últimas cosechas y del desarrollo general de nuestro comercio, el número elevado de vapores que diariamente afluyen al puerto de la Capital y el trabajo extraordinario que como consecuencia inmediata se hace sentir en todos los depósitos fiscales, hizo indispensable proceder al aumento de personal de empleados y peones y otros gastos que han traído por resultado el agotamiento de varios items del presupuesto del departamento de hacienda.

Por lo expuesto y siendo de imprescindible necesidad seguir abonando los sueldos, etc., por lo que resta del corriente año, á contar desde el primero de julio próximo pasado, el Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad remitiendo el adjunto proyecto de ley por el que se abre un crédito suplementario al departamento de hacienda por la cantidad de ciento sesenta y seis mil cuatrocientos sesenta pesos moneda nacional de curso legal, ($ 166.460 m/n) con destino á reforzar las partidas que se encuentran y en la proporción consignada en el proyecto que somete á la consideración de vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Abrese un crédito suplementario al departamento de hacienda por la cantidad de ciento sesenta y seis mil cuatrocientos sesenta pesos moneda nacional de curso legal, ($ 166.460 m/n), con destino al refuerzo de los items del presupuesto general vigente, que á continuación se expresan, y en la proporción siguiente:

Inciso 11.

Item 4—Para personal de estación de carga..............	$ 30.750
Item 5—Para personal de servicio de obras................	» 59.990

Inciso 13.

Item 5—Para instalación y personal de los depósitos, etc...	» 57.720
Item 8—Gastos menores de la administración..............	» 18.000
	$ 166.460

Art. 2° Comuníquese, etc.

IRIONDO

(*A la comisión de presupuesto.*)

4

CRÉDITO

MINISTERIO DE JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA

Buenos Aires, agosto 12 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

El Poder ejecutivo tiene el honor de elevar á la consideración de vuestra honorabilidad con los antecedentes necesarios, el adjunto proyecto de ley, por el que se abre un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública por la cantidad de ciento noventa y dos mil pesos moneda nacional ($ 192.000) con que han de reforzarse las sumas que el presupuesto general vigente asigna al citado departamento para gastos de alquileres, obras en escuelas normales, sostenimiento de las mismas, adquisición de materia prima para varias escuelas profesionales de la Capital y Córdoba, etc., en la proporción consignada en el proyecto que somete á la consideración de vuestra honorabilidad.

Las razones que justifican el pedido de ampliación de las sumas que se menciona precedentemente, las hallará vuestra honorabilidad en la nota del señor ministro de justicia é instrucción pública que se acompaña, así como también en las planillas adjuntas el detalle de su inversión.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública por la cantidad de ciento noventa y dos mil pesos ($ 192.000) moneda nacional con destino al refuerzo de partidas que el presupuesto general vigente asigna al citado ministerio, en la proporción siguiente:

Inciso 7, ítem 7:

Para alquileres y reparaciones de las casas destinadas á las reparticiones de justicia.............	$ 30.000

Inciso 16:

Item 5. Para sueldos y subsidios extraordinarios................	» 30.000
Para adquisición de materia prima para varias escuelas de esta capital y Córdoba..............	» 15.000
Item 9. Para edificación, refacciones, alquileres y otros gastos análogos.........................	» 117.000
	$ 192.000

Art. 2° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de presupuesto*).

5

CRÉDITO

MINISTERIO DE AGRICULTURA

Buenos Aires, agosto 17 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

El Poder ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley ampliando en cuatrocientos ochenta y tres mil doscientos quince pesos ($ 483.215) moneda nacional, el anexo H, del presupuesto general vigente, en la proporción y á los fines consignados en el mismo.

Como las sumas acordadas por la ley de presupuesto en vigor, para atender las diversas erogaciones del departamento de agricultura han resultado insuficientes, como

2

CANON DE IRRIGACIÓN

EN EL NEUQUEN

Buenos Aires, agosto 11 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

La construcción de grandes obras de irrigación que permiten el desarrollo de la agricultura sobre extensas zonas de los territorios nacionales, de tierras eminentemente fértiles, donde las lluvias no se producen con regularidad, pero donde los ríos caudalosos ofrecen inagotables caudales que las fecundan, es una necesidad reconocida para el futuro no lejano el desenvolvimiento de las poblaciones de esa rica región de la República.

Pero entre las necesidades más sentidas y de carácter más apremiante está el habilitar una parte de esas tierras á la agricultura que satisfaga la demanda determinada por las poblaciones ya formadas.

La capital del Neuquén, situada en la confluencia de dos grandes ríos como son el Limay y el Neuquén que forman el Río Negro, como punto de bifurcación de las vías que corren á lo largo de los valles de esos ríos y término de la línea férrea y de la navegación del Limay, es la estación de tránsito de las comunicaciones con la Cordillera y como tal adquiere cada día mayor desarrollo, y la falta de agricultura, que no es posible sin el riego, le hace carecer de los elementos más necesarios á la vida de los habitantes y de los viajeros, y para reparar esa urgente necesidad os remito el adjunto proyecto que complementa el sometido ya á vuestra honorabilidad recabando los fondos necesarios para esta obra.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
E. RAMOS MEXÍA.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Una vez habilitadas las obras de irrigación en el Neuquén que autoriza la ley .... el Poder ejecutivo mandará hacer el empadronamiento de las tierras en que se distribuirá el agua de riego y fijará el canon en cuotas progresivas que á la vez que facilite á los agricultores los primeros trabajos de preparación de las tierras, le permita cubrir el capital empleado en las obras en un término prudencial.

Art. 2°. El empadronamiento de las tierras de regadío y el pago del canon respectivo será obligatorio para todas las tierras susceptibles de ser regadas por las obras que se realicen debiendo aplicarse para el cobro por apremio las disposiciones pertinentes de la ley número 5062 sobre contribución territorial.

Art. 3°. Una vez que el Poder ejecutivo se hubiere resarcido de las sumas invertidas en las obras, estas pasarán á ser propiedad de la colectividad, entregándolas al gobierno local.

Art. 4°. Hasta que este gasto sea incluido en la ley de presupuesto, será cubierto de rentas generales.

Art. 5°. Comuníquese, etc.

E. RAMOS MEXÍA.

(*A la comisión de obras públicas*).

3

CRÉDITO

MINISTERIO DE HACIENDA

Buenos Aires, agosto 12 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El movimiento cada día en aumento de los puertos de la Capital y La Plata, como resultado de las últimas cosechas y del desarrollo general de nuestro comercio, el número elevado de vapores que diariamente afluyen al puerto de la Capital y el trabajo extraordinario que como consecuencia inmediata se hace sentir en todos los depósitos fiscales, hizo indispensable proceder al aumento de personal de empleados y peones y otros gastos que han traído por resultado el agotamiento de varios items del presupuesto del departamento de hacienda.

Por lo expuesto y siendo de imprescindible necesidad seguir abonando los sueldos, etc., por lo que resta del corriente año, á contar desde el primero de julio próximo pasado, el Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad remitiendo el adjunto proyecto de ley por el que se abre un crédito suplementario al departamento de hacienda por la cantidad de ciento sesenta y seis mil cuatrocientos sesenta pesos moneda nacional de curso legal, ($ 166.460 m/n) con destino á reforzar las partidas que se encuentran y en la proporción consignada en el proyecto que somete á la consideración de vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Abrese un crédito suplementario al departamento de hacienda por la cantidad de ciento sesenta y seis mil cuatrocientos sesenta pesos moneda nacional de curso legal, ($ 166.460 m/n), con destino al refuerzo de los items del presupuesto general vigente, que á continuación se expresan, y en la proporción siguiente:

Inciso 11.

Item 4—Para personal de estación de carga..............	$ 30.750
Item 5—Para personal de servicio de obras................	» 59.990

Inciso 18.

Item 5—Para instalación y personal de los depósitos, etc...	» 57.720
Item 8—Gastos menores de la administración..............	» 18.000
	$ 166.460

Art. 2° Comuníquese, etc.

IRIONDO

(A la comisión de presupuesto.)

4

CRÉDITO

MINISTERIO DE JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA

Buenos Aires, agosto 12 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

El Poder ejecutivo tiene el honor de elevar á la consideración de vuestra honorabilidad con los antecedentes necesarios, el adjunto proyecto de ley, por el que se abre un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública por la cantidad de ciento noventa y dos mil pesos moneda nacional ($ 192.000) con que han de reforzarse las sumas que el presupuesto general vigente asigna al citado departamento para gastos de alquileres, obras en escuelas normales, sostenimiento de las mismas, adquisición de materia prima para varias escuelas profesionales de la Capital y Córdoba, etc., en la proporción consignada en el proyecto que somete á la consideración de vuestra honorabilidad.

Las razones que justifican el pedido de ampliación de las sumas que se menciona precedentemente, las hallará vuestra honorabilidad en la nota del señor ministro de justicia é instrucción pública que se acompaña, así como también en las planillas adjuntas el detalle de su inversión.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública por la cantidad de ciento noventa y dos mil pesos ($ 192.000) moneda nacional con destino al refuerzo de partidas que el presupuesto general vigente asigna al citado ministerio, en la proporción siguiente:

Inciso 7, ítem 7:

Para alquileres y reparaciones de las casas destinadas á las reparticiones de justicia.............	$ 30.000

Inciso 16:

Item 5. Para sueldos y subsidios extraordinarios................	» 30.000
Para adquisición de materia prima para varias escuelas de esta capital y Córdoba............	» 15.000
Item 9. Para edificación, refacciones, alquileres y otros gastos análogos.....................	» 117.000
	$ 192.000

Art. 2° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(A la comisión de presupuesto).

5

CRÉDITO

MINISTERIO DE AGRICULTURA

Buenos Aires, agosto 17 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

El Poder ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley ampliando en cuatrocientos ochenta y tres mil doscientos quince pesos ($ 483.215) moneda nacional, el anexo H, del presupuesto general vigente, en la proporción y á los fines consignados en el mismo.

Como las sumas acordadas por la ley de presupuesto en vigor, para atender las diversas erogaciones del departamento de agricultura han resultado insuficientes, como

así lo comprueban los antecedentes que obran en la nota adjunta del citado ministerio, y considerando el Poder ejecutivo de imprescindible necesidad seguir atendiendo los diferentes servicios á que ellas se refieren, se permite elevar á la consideración de vuestra honorabilidad el precitado proyecto de ley.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito suplementario al departamento de agricultura por la cantidad de cuatrocientos ochenta y tres mil doscientos quince pesos moneda nacional ($ 483.215) con destino al refuerzo de los ítems del presupuesto general vigente que á continuación se expresan y en la proporción siguiente:

Inciso 1.

Item 4.	Para alquileres de casa..	$	38.355
» 6.	Para sostenimiento del instituto bacteriológico..	»	6.000
» 7.	Para impresiones......	»	12.000
» 8.	Para pasajes de empleados en comisión.........	»	40.000
» 10.	Para atender á los gastos de perforadoras, taller de reparaciones, estudios geológicos, etc.............	»	135.000
» 11.	Para inspección de colonias, bosques y yerbales..	»	15 000
» 12.	Para adquisición de semillas y plantas de ensayo.	»	25.000
» 13.	Para fomento á la industria, preparación de censos, estadísticos, etc.....	»	10.000
» 16.	Para eventuales........	»	30.000
» 17.	Para viático de empleados que viajan en comisión del servicio	»	50.000
» 18.	Para gastos de laboratorio, adquisición de instrumentos, materiales agrícolas..................	»	75.000

Inciso 4.

Item 2.	Para computaciones, compra de instrumentos, composturas, talleres, gastos generales............ ..	»	24.000
	Para pago del personal que atiende los servicios de inspección de vagones conductores de ganados, etcétera...	»	22.860
		$	483.215

Art. 2.° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de presupuesto*).

6

CONSTRUCCIONES MILITARES

Buenos Aires, agosto 10 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

De conformidad con lo manifestado en el mensaje, al abrir el período ordinario de sesiones del honorable Congreso, tengo el honor de elevar á vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley solicitando los recursos necesarios para la ejecución del plan general de reparaciones de cuarteles y edificios militares existentes, construcción de cuarteles y demás dependencias indispensables para el eficaz cumplimiento de la misión encomendada al ejército, de educar, instruir y preparar la nación para la defensa de la patria, de acuerdo con las leyes vigentes.

Su sanción por vuestra honorabilidad primero y su ejecución inmediata luego, no admiten dilación, porque están de por medio la salud de la juventud llamada á los cuarteles y campamentos en cumplimiento de la ley militar, el porvenir de la familia, de la raza y el logro del objetivo que esa ley quiere conseguir.

El estado actual del alojamiento de las tropas es tal, que hasta por humanidad, impone y exige que se haga cualquier sacrificio para que cese cuanto antes, proveyéndolos del confort é higiene que tanto necesitan, que la nación entera reclama, porque está penetrada y convencida de su imperiosa necesidad.

La obra es vasta, porque nada tenemos, pero no es irrealizable, porque su costo es relativamente reducido, porque el problema ha sido resuelto con criterio práctico exento de prejuicios y rutinas, aprovechando los progresos modernos, la experiencia adquirida en las construcciones anteriores, utilizando los elementos y materiales del mejor mojor modo, porque se ha abandonado lo grandioso, monumental y supérfluo, para concretarnos á lo útil, necesario é indispensable, hasta en los más mínimos detalles, porque hay la firme voluntad de cumplir el plan trazado, sin vacilaciones ni modificaciones, innecesarias cuando el problema se ha estudiado y solucionado bajo todas sus faces; como vuestra honorabilidad puede convencerse examinando los anexos que acompañan el presente mensaje, á saber:

ANEXO NÚM. 1

Comprende los criterios fundamentales que han servido de base para formular el plan general de las obras proyectadas, bajo los puntos de vista de calidad, cantidad, ubicación, distribución y capacidad de cuarteles,

hospitales, almacenes, depósitos, plazas de armas y campos de maniobras según nuestra organización militar.

Anexo núm. 2

Comprende una planilla de todos los cuarteles y edificios que necesita el ejército de acuerdo con las unidades existentes y el sistema regional vigente, con especificación de la región, unidades y reparticiones, ubicación, capacidad en hombres, caballos y material, superficie cubierta necesaria y los trabajos á ejecutar.

No se ha incluído el edificio para ministerio de guerra y grandes reparticiones dependientes, porque está á la resolución de vuestra honorabilidad el proyecto de ley que lo autoriza, sin importar mayor erogación para el erario.

Anexo núm. 3

Comprende la enumeración de todos los locales que necesita cada construcción, en armonía con las necesidades de cada arma ó servicio á que se destina, de acuerdo con los criterios fundamentales establecidos.

El destino de cada local, justifica plenamente su razón de ser y no requiere fundamento especial.

Se ha adoptado una distribución uniforme para todos los cuarteles:

1.° Porque son comunes las necesidades para alojar hombres, ganado y material, variando solamente la capacidad de los destinados á los dos últimos en razón de la cantidad que debe asignarse á cada arma servicio ó instituto.

En cuanto á la primera, es igual para todos, porque se debe tener en cuenta que al llamarse las reservas á los períodos de instrucción, se debe tener donde alojarlos. En tal concepto la capacidad normal que figura en el anexo número 2 puede aumentarse un 40 por ciento sin ningún inconveniente.

2.° Porque esto trae como consecuencia la adopción de un tipo uniforme de cuarteles y edificios, lo cual simplifica, facilita y abarata la construcción y por lo tanto el costo total de las obras.

3.° Porque este estudio analítico es indispensable para formular los planos de las obras, á fin de que nada quede imprevisto.

Anexo núm. 4.

Comprende el resumen del estudio hecho para determinar el tipo de construcción más ventajoso y económico, que resulta ser el de las construcciones combinadas de fierro y mampostería de mínimo espesor, cuyo costo es casi igual al de las construcciones de madera y fierro galvanizado, sin tener los graves inconvenientes que estas presentan, bajo el punto de vista de higiene, duración, conservación, seguridad, habitabilidad, etc.

Este tipo de construcciones consiste, en un esqueleto ó armazón metálica de la resistencia necesaria, la que una vez armada, se rellena con mampostería de medio ladrillo de espesor, revocada por ambos lados.

Su ejecución es rapidísima y sencilla. Se ha aplicado con excelentes resultados en Puerto militar, en la Escuela superior de guerra y en el Campo de mayo, donde se construye en este momento una enfermería para 60 camas y dependencias con un costo de $ m/n. 35.000 y cuyos planos se encuentran en el anexo núm. 5.

Este tipo de construcciones reune todas las ventajas de la mampostería, con las económicas de las construcciones baratas de otros tipos, sin sus inconvenientes de todos conocidos.

La parte relativa al costo ha tenido una prueba concluyente con la ejecución de las obras indicadas. Tiene pues la sanción de la experiencia.

Anexo núm. 5.

Comprende los planos de conjunto y detalles de las principales obras y sus cómputos métricos, para deducir de ellas el costo de cada tipo y aplicarlo á las demás, conociendo el precio del metro cuadrado de superficie cubierta y poder así determinar el de todas las construcciones á efectuar.

Estos planos han sido confeccionados basándose en los anexos núms. 1, 2, 3 y 4.

Anexo núm. 6.

Comprende las planillas del costo del cuartel tipo para infantería, caballería, artillería, ingenieros y demás obras de acuerdo con datos que resultan de los anexos anteriores y da una idea completa de la economía con que han sido proyectadas las obras.

Anexo núm. 7.

Comprende una planilla que contiene el resumen del plan general de las construcciones, su costo y la forma como se ejecutarán las obras para que se terminen en el más breve tiempo posible.

Una vez terminados los cuarteles y trasladados á ellos los materiales que tiene depositados el arsenal principal en la Capital, deberá procederse á la construcción de los talleres para fabricación de munición de infantería, depósitos, dependencias y alojamiento de operarios en el arsenal del litoral, para reunir las fábricas de munición de infantería y artillería, evitando así el doble gasto que resulta de tener dos usinas para nuestras necesidades; debiendo igualmente trasladarse á dicho arsenal los actuales depósitos del arsenal principal en los cuales se almacenarían los repuestos, material para la 2ª línea juntamente con el arsenal del centro, y se instalaría el taller indispensable para las reparaciones y conservación del material, porque no podemos ni debemos ser productores, habiendo por el contrario ventajas capitales para estimular nuestra industria pri-

vada en la producción de aquellos materiales que se fabrican en el país y adquirir en el extranjero el armamento y sus repuestos con el margen necesario, para que en caso de guerra tengamos todo lo necesario para una campaña.

En cambio debemos fabricar toda la munición de artillería é infantería á lo cual responde la construcción del arsenal del litoral.

De acuerdo con estos criterios se elevará en oportunidad el proyecto de ley respectivo, con lo cual se habrá completado el plan general de construcciones militares proyectado, cuya sanción se encarece por las razones expuestas.

La mayor dificultad que habrá que vencer para realizar estas obras es la relativa á la ejecución material, contralor y vigilancia de las mismas

Es necesario personal con la preparación teórica necesaria pero esencialmente práctico en los trabajos de dirección, inspección y control, bajo una dirección única que haya probado en la práctica tener perseverancia, laboriosidad, actividad, honradez y que esté especialmente empeñada en asegurar el éxito de la obra y cuya estabilidad esté asegurada.

En este concepto, es que se encargaría de la superintendencia de la misma á quien está más directamente comprometido en su éxito, por haberla proyectado en sus detalles y porque ha dado pruebas de reunir las condiciones necesarias, con la ejecución de trabajos análogos ya realizados.

Estas son las razones que han influído para determinar en la ley que la superintendencia de las obras esté á cargo de quien las ha proyectado en sus detalles bajo la dirección superior del señor ministro de guerra.

J. FIGUEROA ALCORTA.
R. M. AGUIRRE.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para proceder á la ejecución de las siguientes contrucciones en las cinco regiones militares:

a) Reparar, ampliar, ó terminar:

Intendencia general de guerra.
Hospital militar central.
Escuela de tiro.
Escuela de clases.
Cuadra para compañía de administración.
Cuadra para compañía de disciplina.
Dos enfermerías.
Cuatro cuarteles de infantería.
Dos cuarteles de caballería.
Dos cuarteles de artillería.
Tres cuarteles de ingenieros.

b) Construir:

Depósito de remonta.
Colegio militar.
Escuela de caballería
Escuela militar de música
Dos cuadras para compañía obrero topográfica y camilleros.
Casino para oficiales (Campo de mayo).
Un picadero cubierto en (Campo de mayo).
Tres comandancias de región.
Treinta y ocho distritos de reclutamiento y movilización.
Veinte enfermerías de guarnición.
Quince cuarteles de infantería.
Cinco cuarteles de caballería.
Tres cuarteles de artillería.
Tres cuarteles de ingenieros,

Art. 2°. Para cubrir los gastos que demande el cumplimiento de las obras autorizadas en el artículo 1°., queda facultado el Poder ejecutivo para invertir la suma de trece millones seis cientos treinta mil cuatrocientos diez pesos m/l. ($ m/legal 13.630.410) debiendo entregarse antes del 31 de diciembre del corriente año tres millones de pesos m/legal ($ 3.000.000 m/legal) de rentas generales é igual cantidad en 1909, mientras no se incluya en la ley de presupuesto, la suma anual necesaria para terminar todas las obras en 1911.

Art. 3°. El Poder ejecutivo podrá efectuar las obras enumeradas en el artículo 1°. por licitación total ó parcial de cada una de ellas, adjudicar por licitación privada ó pública la mano de obra y mampostería, incluido los materiales de la misma, y finalmente por administración ó como mejor convenga. En ningún caso el costo total de las obras podrá exceder la suma fijada en el artículo 2°. para el total de las mismas, disminuir las construcciones proyectadas, ni modificar los planos anexos al mensaje, cuando estas modificaciones representen un aumento real sobre el costo presupuestado para ellas, y no se trate de detalles de construcción.

Art. 4° El Poder ejecutivo queda facultado para adquirir por arreglo directo ó á expropiar, de acuerdo con la ley de la materia, los terrenos que fueren necesarios para las construcciones militares autorizadas por esta ley, los campos de maniobras indispensables en cada región militar, ensanche de plazas de armas y campos de maniobras existentes.

Art. 5° Queda facultado el Poder ejecutivo para enajenar por venta directa á otras reparticiones, ó en remate público, los edificios y terrenos que terminadas las nuevas construcciones resulten innecesarios. Su producido se depositará en la tesorería general de la nación, donde quedará á disposición del ministerio de guerra para cubrir los gastos que demande el cumplimiento del artículo 4°, debiendo el excedente final que resulte ingresar á rentas generales.

Art. 6º Queda facultado el ministerio de guerra para aceptar y firmar las escrituras de propiedades que donen los gobiernos de provincias, municipalidades ó particulares, para las construcciones de edificios militares, plazas de armas ó campos de maniobras.

Los edificios y terrenos de propiedad nacional ocupados por cuerpos ó reparticiones dependientes del ejército quedan definitivamente afectados al ministerio de guerra.

Art. 7º Queda autorizada la entrada libre de derechos de aduana de todos los materiales de construcción procedentes del extranjero, destinados á las construcciones autorizadas por esta ley, debiendo en cada caso el ministerio de guerra pedir su libre despacho al ministerio de hacienda, indicando su destino. Pero para comparar los precios de las propuestas del país con las extranjeras se cargará á éstas el flete, derechos de aduana, demás gastos y un cinco por ciento más sobre el precio que así resulte. En estas condiciones se aceptarán las propuestas más convenientes.

Art. 8º Todos los materiales, necesarios para la construcción de las obras autorizadas por la presente ley, serán considerados como carga de la nación para la aplicación de las tarifas de transportes marítimos ó terrestres.

Art. 9º La ejecución del plan general de las construcciones proyectadas estarán bajo la dirección de quien ha proyectado su detalle con la designación de superintendente, auxiliado por los inspectores de quienes dependerán los encargados de las obras y sobrestantes necesarios.

En ningun caso los gastos de dirección y contralor podrán exceder del 5 °/₀ del monto total de las obras proyectadas, debiendo incluirse en la ley anual de presupuesto la parte que á cada año corresponda.

Art. 10. Queda derogada toda ley que se oponga á la presente y los gastos que demande su ejecución se imputarán á la misma mientras no se incluyan en la ley de presupuesto.

Art. 11. El Poder ejecutivo reglamentará la ejecución de la presente ley.

Art. 12. Comuníquese al Poder ejecutivo.

R. M. AGUIRRE.

(*A la comisión de presupuesto*).

7

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo para aceptar la donación gratuita ofrecida por los señores Tomás Masson y coronel Remigio Gil de varios lotes de tierras en Santa Rosa de Toay. (*A la comisión de agricultura.*)

—Proyecto de ley disponiendo que el Poder ejecutivo entregue á varias provincias la suma de treinta mil pesos á cada una para el pago de sueldos de los maestros de las escuelas primarias. (*A la comisión de presupuesto.*)

—Proyecto de ley aprobatorio de un convenio ad referendum celebrado entre el Poder ejecutivo y el Banco de Amberes, sobre entrega de tierras fiscales en la gobernación de Santa Cruz.—(*A la comisión de agricultura.*)

—Proyecto de ley, modificado, acordando subsidios á varias sociedades rurales.—(*A la comisión de agricultura.*)

— Proyecto de ley sobre inversión de 1.000.000 de pesos en el fomento de la instrucción del tiro con arma de guerra en todo el territorio de la república.—(*A la comisión de guerra*).

—Proyecto de ley acordando pensión á la señora Isabel Martínez de Carrasco é hijos menores.—(*A la comision de peticiones*).

SANCIONES DEFINITIVAS:

—Proyecto de ley autorizando la inversión de 25.000 pesos en los gastos de representación de la República en el congreso internacional de la tuberculosis de Washington.—(*Al archivo*).

—Proyecto de ley autorizando obras de reparación en el dique de San Emiliano, de la provincia de San Juan.—(*Al archivo*).

8

MOCIÓN

SOCIEDADES RURALES

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Por tratarse de un asunto cuya solución es urgente, porque están por celebrarse los certámenes de las sociedades rurales, pido que se traten sobre tablas las modificaciones del honorable Senado en el proyecto de ley acordando subsidios á varias sociedades rurales.

— Suficientemente apoyada, se vota y aprueba esta moción.

9

DESPACHO DE LAS COMISIONES

Se expiden las siguientes comisiones:

—La de obras públicas: en el proyecto de ley en revisión autorizando á los señores Quesada y Gallo á construir y explotar una red de tranvías eléctricos subterráneos en la Capital.

—En el proyecto de ley mandando efectuar estudios para dotar de agua filtrada á la ciudad de Chilecito (Rioja).

—En el proyecto de ley sobre construcción de líneas telegráficas en la provincia de San Juan.

—En el proyecto de ley autorizando la construcción de obras de saneamiento en la ciudad del Paraná.

—En el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á contribuir con 400.000 pesos á la construcción de un puente carretero sobre el río Tunuyán.

—Y en la solicitud del señor Virgilio Vengioni y Cª para construir y explotar una línea férrea desde el puerto del Rosario hasta un punto entre Pozo del Molle y Las Varas (ferrocarril de Santa Fe).

—La auxiliar de presupuesto: en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta 30.000 pesos en los gastos que ocasione la mudanza y la reinstalación en el nuevo local de las oficinas de la dirección de tierras y colonias del ministerio de agricultura.

—La de presupuesto: en el proyecto de ley ampliando en 750.000 pesos el crédito autorizado por ley número 4290, para adquisición de terrenos y construcciones militares.

—En el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta la suma de 400.000 pesos en las obras de terminación del dique del Cadillal.

—En el proyecto de ley acordando un crédito al Poder ejecutivo por pesos 28.136,80 para el pago de varios terrenos ocupados por el ferrocarril argentino del Este en la provincia de Entre Ríos.

—En el proyecto de ley acordando un crédito al ministerio del interior por 707.550 pesos para gastos de la dirección general de correos y telégrafos, policía de la Capital y gastos en los territorios nacionales.

—Y en el proyecto de ley abriendo un crédito extraordinario al departamento de agricultura por 300.000 pesos para los gastos que ocasione la terminación del censo agropecuario de la república.

—La de instrucción pública: en el proyecto de ley acordando subsidios para edificación escolar á las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Santiago del Estero.

—En el proyecto de ley sobre adquisición de cien ejemplares de la obra «Oído y Encéfalo», por el doctor Fernando Pérez.

—En el proyecto de ley sobre creación de una comisión especial para administrar los fondos de la biblioteca del Congreso.

—La de peticiones: presenta un despacho prorrogando por cinco años las pensiones graciables civiles y militares que caducan hasta el 31 de diciembre de 1908, reducidas á doscientos pesos las que pasen de esa suma.

—En el proyecto de ley de varios señores diputados acordando pensión á la viuda é hijos menores del ex diputado don Manuel González Bonorino.

—En las solicitudes de pensión de las siguientes personas: Josefa F. de Randle, Demetria Rivero, Ana Montes, Emiliana, Carmen, Julia, María y Elisa Cuenca, Catalina Miró, Evangelina G. de Silva, Carmen M. de Masón, Mercedes Beruti de Ruiz.

—En la solicitud de aumento de jubilación de Amalia y María Cristina Gramondo.

—Y en las siguientes solicitudes relativas á subsidios: Círculo patriótico de la provincia de Buenos Aires, Club social La Prensa, Asociación guardia de honor.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

10

PETICIONES PARTICULARES

—Francisco P. Serp y Juan Arata por la sociedad anónima «Fábrica argentina de glucosa» solicitan exoneración de derechos de importación para las maquinarias destinadas al establecimiento.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Abel J. Pagnard presenta un escrito motivado por la solicitud del señor Eduardo Otten, representante del ferrocarril de Rosario á Bahía Blanca, respecto de la propuesta sobre construcción de un puerto sobre el arroyo Pareja (Bahía Blanca).—(*A la comisión de obras públicas.*)

—Manuel S. Sanabria, representante de la sociedad anónima «Ferrocarril económico Ramallo y Bartolomé Mitre» (provincia de Buenos Aires) solicita autorización para construir un puerto en el río Paraná, á la altura del pueblo de Ramallo.—(*A la comisión de obras públicas.*)

—Manuel I. Llobet y J. Bouret reiteran una solicitud de construcción de un ferrocarril de Santa Fe á Córdoba.—(*A la comision de obras públicas*).

—Representantes de varios centros gremiales y comerciales, solicitan la sanción del proyecto de ley del señor diputado J. Barraquero sobre reformas á la ley de vinos número 4363.—(*A la comisión de agricultura.*)

—La comisión de defensa contra las nuevas tarifas de los ferrocarriles fusionados solicita la suspensión de dichas tarifas.—(*A la comision de obras públicas*).

—Vecinos de San Luis solicitan el pronto despacho del proyecto de ley sobre construcción de un edificio para colegio nacional.—(*A la comisión de obras públicas.*)

—Juan Pablo Córdoba y Cía. presentan una nueva solicitud referente á la autorización antes pedida, para extraer arena en el canal del Infierno.—(*A la comisión de agricultura.*)

—Contratistas de cuarteles en el Campo de Mayo, solicitan el pronto despacho de un crédito suplementario del ministerio de guerra para el pago de las obras.—(*A la comisión auxiliar de presupuesto.*)

—José P. Solís solicita su reincorporación al ejército.—(*A la comisión de guerra*).

—Cándido Solís solicita su inclusión en la lista de guerreros del Paraguay.—(*A la comisión de guerra*).

—La Cruz Roja Argentina solicita una subvención.—(*A la comision de presupuesto*).

—La presidenta de la asociación «Pan de los pobres», de Jujuy, solicita un subsidio. (*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión pro-templo de Puán (provincia de Buenos Aires), solicita un subsidio.. (*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión pro-templo de Villa Graneros (Tucumán) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La sociedad de beneficencia de Victoria (Entre Ríos), solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La rectora del colegio San José de las adoratrices solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La sociedad «Estímulo de bellas artes» solicita un subsidio.—(*A la comisión de presusupuesto.*)

—El director del instituto «Marconi» solicita una subvención.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La sociedad de damas de beneficencia de Urdinarrain (Entre Ríos), solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—El cura vicario de Campana solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*)

—El cura vicario de Belén (Escobar) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión directiva de la biblioteca Mariano Moreno solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión de señoras cristianas de Tucumán solicita un subsidio. —(*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad de beneficencia de Paraná solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La comisión de la biblioteca popular de Paraná solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—El Club atlético de La Rioja solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*)

—La superiora del colegio de María, de Marcos Juárez (Córdoba), solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad hijas de María, de Tucumán, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La comisión de la biblioteca y museo popular «Juan N. Madero», de San Fernando, solicita un subsidio. —(*A la comisión de presupuesto.*)

—El Tiro federal argentino solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La sociedad damas de la Providencia de Córdoba solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La comisión de la biblioteca «Bernardino Rivadavia» del Tandil solicita un subsidio. (*A la comisión de presupuesto.*)

—La sociedad protectora de la infancia de Flores, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Ernesto Durigón solicita una subvención para continuar sus estudios de escultura en Europa —(*A la comisión de presupuesto.*)

—María C. V. de Sosa solicita se liquide su pensión de acuerdo con la ley número 5099.—(*A la comisión de peticiones*).

—Carmen de Santa Coloma solicita el pago de haberes atrasados.—(*A la comisión de peticiones*).

—Santiago Rosignol, ex-empleado de la subprefectura de La Plata, solicita jubilación.—(*A la comisión de peticiones*).

—José Paipoch solicita aumento de jubilación.—(*A la comision de peticiones*).

—Carlos M. Bazo solicita aumento de jubilación.—(*A la comisión de peticiones*).

—María G. Rodríguez solicita aumento de jubilación.—(*A la comisión de peticiones.*)

—Isabel Granotich solicita jubilación.—(*A la comisión de peticiones.*)

—Alberto del Campo solicita se forme juicio político á los jueces de lo comercial y criminal de la Capital doctores Ramón Méndez, Diego Saavedra, Lucas López Cabanillas y Servando Gallegos.—(*A la comisión de investigación judicial*).

—Solicitudes de pensión: Hilaria Bustamante, Magdalena R. de Baracchini, Desideria Bertuzzi de Blasco, Elvira y Julia Sosa, Petrona Briones Medina, Eloisa García, Clara Castillo, Ana Rodríguez de Urien, Francisca Mendoza de Caballero, Victorina B. de Reynaud, Juana Heredia, Luisa P. de Perillón. Isabel A. de Echevarría, Gerónimo Ferreira, Silvia G. de Amadeo, Adela Funes de Salvadores, Sofía B. de Cuenca Varela, María D. de Iramain, Julia Gache de Eguía, Bartolomé Pagliari, María C. V. de Sosa, Marta Rossi de Danuzzio, Margarita Costa de Mariscal, Josefina C. de Centenari, María Oreiro del Río, Carmen Ruiz de Romero, Virginia F. de Defilippi, Martina E. de Masi, Carmen Irusta de Rodríguez y María Rodríguez, Ramón Aguilar, Jesús Jiménez de Cross, Hijos menores del señor Pablo Silvano Marthol representados por Rafael Ruiz de los Llanos, María Calderón de Moreno, Luisa García, Delfina M. de Frugoni, Josefina Sarmiento de Albarracín, Juana E. Quiroga, Rosa Bay, Rosaura Chaves de Calderón, Gregoria Nazarre de Enciso, Rosa L. de Marín, Adelaida Blanco, Marta Fernández de Arcardini, Palinda, Belermina y Clementina Laspiur, Rosario Canelas, Ana Aguirre de Machado, Luisa López de Rezzonico, Carmen Ramos Mexía, Dorotea Alcorta de Sagarzazú, Sara L. de Reynoso Cuestas, Ana Bosch de Frías, Antonia y Elena Freuler, Jacinta C. de Muñiz, Herminia C. de Maldonado.—(*A la comisión de peticiones*).

11

TARIFAS FERROVIARIAS

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Deseo que la solicitud que ha presentado la liga de la defensa comercial pidiendo la reforma de las tarifas ferroviarias, sea incluída en el «Diario de sesiones.» Y al mismo tiempo quiero hacer constar con este motivo, no una denuncia, sino una manifestación ante la honorable cámara.

Después de puestas en vigencia por los ferrocarriles «que se dicen fusionados», las nuevas tarifas que rigen desde el primero de julio del corriente, están ya introduciéndose modificaciones en el sentido del alza ó de la disminución de las mismas.

Tengo la prueba que voy á dar á la honorable cámara—que no es la única —de que se sigue introduciendo nuevas modificaciones, como quien dice: suplementos al suplemento de otro suplemento.

La entrego á la secretaría para que conste como una protesta, de mi parte por lo menos, contra ese derecho abusivo de infringir á sabiendas, lo que está resuelto por la ley, en lo referente á la publicidad de las tarifas, infracción que se trata de cohonestar invocando la autorización del Poder ejecutivo para proceder nuevamente á la modificación de las tarifas vigentes.

Como siempre, aquí no se dice sino que estas tarifas han sido modificadas después de comunicadas al ministerio de obras públicas con fecha 29 de julio de 1908.

Entrego, pues, el ingerto á la secretaría para que tenga conocimiento de él la honorable cámara á fin de que la comisión resuelva lo que estime conveniente.

Sr. Presidente—¿El señor diputado solicita que el documento sea publicado en el «Diario de sesiones?»

Sr. Pera (C. L.)—Sí, señor.

Sr. Presidente — Habiendo asentimiento, así se hará.

—La nota que motiva la moción que antecede, es la siguiente:

Buenos Aires, agosto 20 de 1908.

Honorable Congreso:

La comisión de la Liga de defensa contra las nuevas tarifas de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, que el Poder ejecutivo nacional considera fusionados con prescindencia del Congreso,—ha recibido la representación de varios centros comerciales, que se consideran perjudicados por los aumentos excesivos impuestos en esas tarifas, con el objeto de evitar su aplicación y los perjuicios que originan. Posteriormente iguales reclamos y bajo diversas formas se han presentado de numerosos puntos de las líneas fusionadas, los que han adherido á este centro.

Además de la representación invocada que se hace un deber en ejercer la comisión de la liga, está habilitada para las mismas gestiones por los derechos personales que asiste á sus miembros, como cargadores y pasajeros habituales de esos ferrocarriles y por los que acuerda la ley de ferrocarriles (artículo 35) á todos los habitantes del país.

I

Por los estudios que ha hecho la comisión sobre las tarifas reclamadas, se ha penetrado de que las irregularidades que contienen, no constituyen propiamente un hecho accidental, limitado al perjuicio de diferencias de valores en el precio de los transportes, sino que representa la manifestación de una perturbación general, que se ha originado en un servicio público, por omisión de las garantías que la ley tiene establecidas para su regular funcionamiento.

Estudiando las condiciones en que las empresas prestan sus servicios, se nota, en efecto, que los capitales que representan se creen investidos de un poder mayor para exijir del público cierta sumisión á sus imposiciones, que el que éste tiene para usar de sus derechos en los transportes.

Semejante desigualdad, que la práctica denuncia, no reconoce, sin embargo, razón legítima de existir, porque en el servicio público de los trasportes á cargo de los ferrocarriles, la ley no ha creado relaciones de derechos bajo la base de prerrogativas y privilegios, sino que, por el contrario, ha colocado á los pasajeros y cargadores que representan al país, á lo menos en una condición de igualdad en intereses y derechos que los capitales invertidos en las vías férreas, que con propósito exclusivamente comercial, sólo deben pretender una retribución justa y razonable de los servicios que prestan.

La situación anormal en que hoy funcionan los servicios de ferrocarriles, requiere, pues, como reparación general para ser puesta en quicio, reducir las pretensiones de las empresas á su justa medida, á la vez que aumentar los derechos del público hasta el nivel de igualdad en que la ley ha querido colocar sus recíprocos intereses.

II

Publicidad de las tarifas

El servicio de ferrocarriles representa para el país el transporte de personas y cargas, que tiene que cumplirse para las personas que lo usan, en el concepto de un contrato que celebran con las empresas.

Por esta razón es que le ley ha creído indispensable, para que tales contratos se realicen bajo una condición de la más elemental equidad,—que los habitantes del país interesados en el transporte, conozcan con anticipación la base más importante en todo contrato de tráfico: el precio que tendrán que pagar por los transportes.

Respondiendo á tan justa previsión, la ley de ferrocarriles tiene prescripto imperativamente en sus artículos 44, 33 y 13, que las empresas deben publicar sus tarifas por los diarios durante un mes, antes de ponerlas en vigencia.

Esto no se cumple, porque las empresas dicen que sería un gasto muy oneroso para ellas; y el señor ministro de obras públicas considera derogada la exigencia legal, porque las empresas la desobedecen desde largo tiempo aún cuando el Código civil establezca que las leyes solo se derogan por otras leyes, nunca por el no uso; y por esta falta de publicidad, resulta que los contratos de transportes tienen que celebrarse únicamente por informes que suministra el locador al locatario, de lo que debe pagarle por su servicio, con la obligación para el segundo de solicitar informes en las estaciones.

No consideramos que este procedimiento sea bajo ningún concepto aceptable: — 1° Porque la publicidad de las tarifas es una garantía para los derechos de los que usan el ferrocarril, lo que no se consigue con informes de las estaciones. 2° Porque cualquier gasto que exigiera esa publicidad, siempre sería menor que los perjuicios que se originan al público por ignorar las tarifas, lo cual puede causar trastornos para la organización de los negocios, á la vez que dar lugar á cobros de exceso de fletes, que suceden con frecuencia. 3° Porque los gastos de la publicidad tampoco serán un perjuicio para las empresas, desde que como gastos de explotación tiene que liquidarse por cuenta del servicio público y á cargo del país. 4° Porque una ley no puede ser violada, por la razón de ser caro su cumplimiento, y sólo el Poder legislativo tiene facultad para derogarla ó modificarla.

Al violarse la ley por las empresas fusionadas, con no dar á sus tarifas nuevas la publicidad debida, éstas han quedado en la situación jurídica de hechos sin valor para producir obligaciones, de tarifas inconclusas, ó mejor dicho, no promulgadas, pues carecen de una formalidad de la cual la ley hace depender su vigencia para el servicio público.

En esas condiciones han sido, sin embargo, aplicadas las nuevas tarifas; y el cobro que por ellas se hace es un acto irregular, con igual fundamento que el que se ejecuta con violencia, infringiendo una ley de orden público, y excluyendo la voluntad de una de las partes que debiera concurrir como contratante.

La formalidad de la publicidad que está exigida como una garantía para el público, también debe acompañarse, para que sea efectiva, con la aplicación en las tarifas de la moneda nacional, suprimiendo la moneda de oro sellado, que no tiene razón de figurar, cuando no existe un estado de inconversión que exponga á variaciones el valor de la primera.

Si se hubiera observado la publicidad de la ley, las empresas no hubieran podido usar de los recursos que se han valido para evitar la condenación de sus nuevas tarifas antes de aplicarlas, - como ha sido la propaganda con que las precedieron, de que contendrían notables rebajas en los fletes.

Las nuevas tarifas recién se han concedido á algunas personas, en folleto á fines de junio, como sucedió con la Bolsa del Rosario, que las recibió el 29 de ese mes, y el público hasta el presente no las conoce, porque las empresas rehusan proporcionarlas á los que las piden.

El 1° de julio se dió principio por las empresas fusionadas á la aplicación de las nuevas tarifas, de las cuales el público no tenía más antecedentes que las reiteradas promesas hechas por las empresas, sobre sus grandes beneficios para los cargadores por las rebajas importantes que contendrían.

Esas tarifas que se han mantenido ocultas para el público, sin que la administración oficial que en ellas interviene exigiera su publicidad previa, ordenada por la ley, cuando fueron conocidas merecieron una severa condenación de la mayoría de los interesados en ellas, por ser una sorpresa á su buena fe las rebajas prometidas, como un daño para sus intereses, por los propósitos con que aparecen confeccionadas.

Queda así demostrado que la omisión del requisito esencial de la publicidad de las expresadas tarifas durante el mes de anticipación ordenado por la ley, las hiere de nulidad; y mientras no se cumpla dicho requisito, deben retrotraerse las cosas al estado en que se encontraban antes del 1° de julio del corriente año, debiendo ajustarse los fletes de los transportes con arreglo á las tarifas anteriores, y devolverse los aumentos cobrados sin derecho.

III

Objeciones fundamentales á las nuevas tarifas

Entrando á examinar esas tarifas por las bases que se han adoptado para su formación, se descubre, también, que adolecen de

graves defectos, que impedirán su aplicación por falta de valor legal.

Los reclamos á que hay que recurrir en defensa de los intereses perjudicados, tienen que ser asimismo de una inmediata ejecución, para que no se consideren consentidas las tarifas, y aplicable á su favor, el límite de tres años que fija la ley número 5315 para no admitir su reforma.

Se han formulado dos clases de reclamos ú observaciones contra las tarifas de las empresas fusionadas: la una, que son elevadas; la segunda y principal, que son ilegales y hasta inconstitucionales, por no conformarse las mismas á ciertas reglas económicas, que son de obligatoria observancia para la fijación de su valor.

La elevación de las nuevas tarifas puede demostrarse bajo diversos conceptos, sea que se las compare con las que antes regían para el ferrocarril Buenos Aires y Rosario ó con las que se aplican al presente en iguales distancias por otras empresas.

Se adjuntan diversas planillas que prueban numéricamente esas diferencias; y conviene hacer presente para desautorizar una objeción inexacta con que se ha querido limitar la importancia de los reclamos, que la suba de tarifas, no sólo se ha hecho para el litoral sino que también existe en las demás regiones servidas por las empresas fusionadas, para el recorrido hasta trecientos kilómetros, que representa la inmensa mayoría del tráfico.

Las planillas que se acompañan, y que analizaremos más adelante, suministran pruebas de la suba entre las tarifas de las mismas empresas fusionadas; y no únicamente para el litoral sino también para el interior de la república, ya sea para productos de Córdoba, como el carbón ó los de quebracho de Santiago ú otros diversos casos análogos, que han originado reclamos de los perjudicados. Por dichas planillas se comprueba, también, claramente, que las nuevas tarifas para recorridos cortos y del mayor tráfico, son á la vez mayores que las de otras empresas, en la generalidad de los ramos de transporte; y la prueba más elocuente la ofrece á ese respecto la planilla comparativa de tarifas que ha confeccionado la dirección general de vías y que figura inserta en el informe adjunto, no obstante que allí se invoca en apoyo de afirmaciones contrarias, pues de los once ramos de transportes comparados, en nueve son más elevados los fletes de las empresas fusionadas.

No se concibe tampoco, que la suba de las tarifas pueda ser regional, desde que las nuevas, como las anteriores, tienen sus valores fijados por distancias kilométricas, que se aplican igualmente en todas las líneas.

Se ha pretendido sostener, que para apreciar la baja de las nuevas tarifas no deben computarse sus valores locales, sido juzgarlas según el nuevo sistema á que obedecen, llamado de *tarifas en escala decreciente*, por el cual sólo se tiene en cuenta el producto total anual que por ellas pueden obtener las empresas para retribuir los capitales que representan; y con ese criterio, se afirma que las tarifas nuevas son más bajas, porque con igual movimiento de carga que en 1907 producirán 580.152 pesos o/s. menos que lo recaudado por las tarifas anteriores.

Aunque no sea posible oponer al argumento invocado que se le apoya en revisación de las cartas de porte de las cargas, otro análogo en su base, pueden refutársele, sin embargo, con razones de más fácil apreciación y de mayor influencia, para producir el convencimiento.

Comparadas las tarifas nuevas con las anteriores, puede observarse que por el nuevo sistema hay suba notable de fletes para todas las zonas de la república donde existe la verdadera producción y para los recorridos cortos que no excedan de trescientos kilómetros; en cambio que la baja limitada sólo se ha concedido, salvo raras excepciones, para el largo recorrido, mayor de trescientos kilómetros, y para lugares lejanos donde las industrias no existen, ó recién se encuentran en estado de iniciación; y esto también lo confiesan las empresas cuando para demostrar las bondades del nuevo sistema, que tanto preconizan, dicen que su principal objetivo es propender con las tarifas bajas á que la producción se extienda á lugares donde no ha conseguido antes formarse.

Si los efectos de las nuevas tarifas tienen que representar gran aumento de fletes sobre la mayor producción y baja reducida para la menor, no puede aceptarse que con estos factores de cambio, se obtenga una baja en el cómputo de los valores de conjunto; por el contrario, tiene que producirse, necesariamente, suba, si las tarifas en particular representan suba sobre lo más y baja sobre lo menos.

Pero, tampoco puede admitirse que capitales de naturaleza puramente comercial, como los que las empresas representan, empeñen sus esfuerzos en una lucha tan contraria á sus intereses, como la que han promovido con la pretendida baja en el conjunto de sus tarifas. Las empresas, según sus afirmaciones, quieren renunciar en favor del país, á la suma de 1.853.334 pesos oro sellado, que rebajan de las entradas á que tendrían derecho y se resisten á admitir la aplicación de las anteriores tarifas, que les proporcionaría un aumento de 580.152 pesos oro sellado.

No es posible suponer que se manejen con tanto altruismo capitales que al radicarse en el país, han exijido como primera condición adquirir concesiones que les prometan dividendos de lucro satisfactorio, sin preocuparse mayormente del desarrollo industrial de las zonas lejanas, ni de reducir los fletes en las épocas de crisis.

Pero aparte de los perjuicios que las tarifas pueden irrogar por excesiva suba, ellas dan lugar á otra cuestión que es todavía de más trascendencia para los intereses del país.

Si la ley ha acordado á las empresas derechos á elevar sus entradas hasta un límite, sin intervención del Poder ejecutivo, ese de-

recho no importa que, bajo del límite, las empresas queden libres de todo control oficial, porque éste es necesario, según la ley misma, para cuidar que las tarifas reunan en sí otros requisitos que son esenciales, para que conserve el transporte que por ellas se retribuye, el carácter que en realidad tiene de servicio público.

Las empresas, por repetidas ocasiones, han querido rebelarse contra ese control, apoyando sus pretensiones en derechos que pueden existir cuando se trata de un dominio privado, pero no cuando éste se haya vinculado y obligado á intereses públicos, y es bajo este concepto, que las pretensiones de las empresas han sido desestimadas por el Poder ejecutivo como fué resuelto en gestiones de tarifas especiales de los ferrocarriles Sud y Central Argentino, según consta en páginas 458 y 248, tomos 2 y 4 de la publicación sobre ferrocarriles del ministerio de obras públicas.

Hay un error y muy grave por parte de las empresas cuando se creen autorizadas para manejar sus capitales con un derecho de dominio tan absoluto y exclusivo, pues esos capitales están obligados en otra forma y de una manera permanente con el país, que restringe el dominio de ellos para hacer participar de sus beneficios al servicio público á que han sido afectados.

Para garantir ese servicio público es que la ley de ferrocarriles en sus artículos 49 y 44, tiene dispuesto que las tarifas deben ser *uniformes, justas y razonables;* y sólo permite una clase de tarifas especiales, las del artículo 49, pero con la prevención que de ellas puedan gozar todos los que se sometan á sus condiciones, concepto que bien claro explica que esas tarifas, dentro de su especialidad, deben ser aplicadas uniformemente á toda la línea.

En el estudio de esta faz de la cuestión se descubre la gran trascendencia que tiene el reclamar de las empresas fusionadas que presten sus servicios con los requisitos y garantías que la ley ha establecido y de los cuales depende que conserven su carácter de servicio público, y que no se conviertan en un negocio irregular para las empresas, que extralimitan sus derechos con perjuicios para los intereses de los cargadores.

Es lo que sucede con las tarifas reclamadas, porque si se las examina en su verdadero significado se comprueba que ellas no son *uniformes, ni justas, ni razonables.*

Según se reconoce por las empresas fusionadas, sus tarifas han sido confeccionadas por un sistema que llaman de escala decreciente, que consiste en dividir los recorridos kilométricos por secciones, y fijar en cada una de éstas un valor distinto por kilómetro, á la vez que esos valores decrecen á medida que las distancias aumentan. Este sistema ha sido propuesto como favorable para el progreso del país, por cuanto los fletes bajos á mayores recorridos influyen para extender la producción.

Pero estas tarifas de escala decreciente, no son las únicas que forman el sistema puesto en ejercicio.

Median circunstancias en que esas tarifas pueden ser perjudiciales para las empresas, porque con ellas la competencia les quita las cargas; y entonces, ya la escala decreciente se suprime para ser substituída por la tarifa llamada *especial*, en cuyo valor no se tiene en cuenta la medida kilométrica, sino el menor flete necesario para vencer al competidor en lugares determinados, que se halla expuesto á su concurrencia.

Las planillas adjuntas muestran varios casos de tarifas de competencia puestas en uso por las empresas fusionadas.

Sucede otras veces que quieren cambiarse las tarifas con aumentos sin alterar las kilométricas, ni recurrir á las especiales, y se usa del medio del aforo de cargas de vagón con exceso sobre la capacidad de éstos, y las cargas vienen á soportar en realidad, fletes mucho más altos que los kilómetricos, según se ha hecho con los productos de carbón de la provincia de Córdoba.

Si se examina esta diversidad de tarifas que simultáneamente adoptan las empresas, puede deducirse que la única base de sistema á que responden, es hacer siempre prevalecer la conveniencia de las empresas; y así baja á larga distancia, para aumentar entradas recargando los fletes en los lugares cercanos ó de mayor producción; ó bien se apartan de la kilométrica cuando les ofrecen más beneficios las especiales, ó los aforos de pesos nominales.

Nada de esto sucedería si se cumplieran las condiciones que la ley ha fijado para que las tarifas tengan el significado de un verdadero servicio público; es decir, que estas tarifas sean *uniformes, justas y razonables*.

IV

Tarifas uniformes

ILEGALIDAD DE LAS NUEVAS TARIFAS

La verdadera interpretación científica del concepto jurídico y económico de esta exijencia de la ley, ha sido materia de un estudio ilustrado por la autorizada é imparcial opinión del procurador de la nación doctor Sabiniano Kier, que transcribimos, como la argumentación más concluyente sobre la ilegalidad de las tarifas de las empresas fusionadas, ó sea, las kilométricas de escala decreciente, especiales á favor de lugares determinados, ó bien recargando el aforo con pesos nominales.

La sabia doctrina legal y económica que mantuvo el procurador de la nación con tanta firmeza y claridad de criterio, viene á producir luz meridiana sobre las confusiones, abusos y expoliación al tráfico ferrocarrilero, que se ha ido tolerando mansamente á empresas sórdidas, hasta que han desbordado en los excesos intolerables de las líneas fusionadas. El informe luminoso del doctor Kier, no sólo traza con mano maestra la de-

fensa del desarrollo económico del país y las limitaciones al tráfico ferrocarrilero, sino que marca el deber de los poderes públicos para contener y reprimir las irregularidades de las empresas de transporte.

He aquí la notable exposición del doctor Kier, adoptada como resolución administrativa el 17 de marzo de 1902, por el gobierno del general Roca.

«La *equidad y la proporcionalidad* para la protección de los derechos lo mismo del individuo que de la sociedad, son *principios dominantes* en la Constitución nacional. No pueden concederse preferencias á un puerto respecto de otro, prescribe su artículo 12. La *igualdad* es la base del impuesto y de las cargas públicas, agrega el 16. El mismo Congreso tiene limitada su actitud legislativa al respecto. Puede establecer derechos de importación, pero esos derechos y las avaluaciones sobre que recaigan, serán *uniformes* en toda la nación, prescribe el artículo 67 de la Constitución nacional. Puede imponer contribuciones, pero han de ser *proporcionalmente iguales* en toda la república, declara el inciso 2° del mismo artículo.

«Si el Congreso no puede alterar las condiciones de IGUALDAD Y PROPORCIONALIDAD en el reparto de las cargas indispensables para el mejor servicio del país, y debe, según el inciso 27 del artículo 67 de la Constitución, ejercer al efecto una jurisdicción exclusiva; y según el 28, hacer las leyes y reglamentos para el ejercicio de todos los poderes antecedentes, NO ES NI HIPOTÉTICAMENTE ADMISIBLE QUE ACORDARA Á EMPRESAS PARTICULARES FACULTAD PARA CREAR PRIVILEGIOS, PREFERENCIAS Y RECARGOS AL TRÁFICO DE LOS FERROCARRILES.

«Si es un *principio absoluto de igualdad proporcional* en los beneficios y su falseamiento *prohibido hasta á los poderes constitucionales de la Nación*, NO PUEDE SUPONERSE QUE UNA LEY Ó UN CONTRATO PUDIERA DESATENDERLO EN BENEFICIO DE UNA EMPRESA CUALQUIERA. Si el privilegio no puede acordarse al respecto, MENOS PUEDE AUTORIZARSE POR UNA DELEGACIÓN DE FACULTADES. La ley, que no podía autorizar tal delegación, DE UN ORDEN INSTITUCIONAL, NO RESULTA QUE LO HAYA HECHO al sancionar la ley de 24 de noviembre de 1891 (ley general de ferrocarriles) para el régimen de los ferrocarriles nacionales. Lejos de emancipar á las empresas de todo vínculo con la autoridad, HA SOMETIDO Á SUS PRESCRIPCIONES, según los términos del artículo 1°, *todas las relaciones de derecho á que ellas dieran lugar.* Es exacto que el contrato, que también es ley de la Nación, ha reconocido el derecho de la empresa del ferrocarril Central Argentino á establecer sus tarifas *sin intervención del Estado*, mientras el producto líquido no exceda del 12 por ciento al año.

«Una cosa es establecer por sí las tarifas relacionadas únicamente al valor del transporte, SEGÚN LAS DISTANCIAS, y otra, involucrar, directa ó *indirectamente*, *cláusulas violatorias de los principios y garantías constitucionales*, QUE SON DE ORDEN PÚBLICO y de la ley de ferrocarriles, á que *está sujeto su régimen.*

«Las tarifas relativas al trasporte serán *justas y razonables*, según el artículo 41 de aquella ley, y *uniformes para todos los que se sirvan del ferrocarril*, según el artículo 49. Las empresas, que fijan sus tarifas sin intervención del gobierno, NO PODRÁN ALTERARLAS CON EL OBJETO DE HACER COMPETENCIA Á OTRAS EMPRESAS DE TRANSPORTES POR TIERRA Ó POR AGUA, según el artículo 68. Si las tarifas han de ser *justas, razonables y uniformes para todos los que se sirvan del ferrocarril*, LAS ESPECIALES Y LAS DIFERENCIALES, QUEDAN NECESARIAMENTE EXCLUÍDAS del albedrío de las empresas, según la ley general.

«No puede con justicia invocarse para el mantenimiento de ese libre albedrío, con el propósito de apartar toda acción protectora del público, la *propiedad privada* de un ferrocarril. Cuando la nación ha contribuído con elementos poderosos á la implantación de una línea férrea, acordándole tierras públicas valiosísimas, exoneraciones exorbitantes de impuestos, de derechos de introducción, de expropiación y otros *que representan una masa imponente de valores*, ha considerado á esos ferrocarriles como elementos de progreso y de *seguridad nacional.* Siendo esas vías de comunicación el primer elemento de movilización y teniendo el ferrocarril por su propia estructura, el *monopolio casi exclusivo* del movimiento industrial y comercial, TODO EL PODER DE LA NACIÓN para el adelanto de los pueblos, fomento de la industria, inmigración, colonización, formación de puertos, canales y muelles, QUEDARÍA DESVIRTUADO, ANTE LAS TARIFAS ESPECIALES, que podrían *dificultar y hasta imposibilitar la satisfacción de aquellos propósitos constitucionales.* Porque una tarifa desproporcional *aleja la población* de un punto, *disminuye* el tráfico y *obstaculiza* la comunicación; *abate el comercio y las industrias, la valorización de la tierra y de sus múltiples productos.*

«Aún la baja desproporcional de las tarifas, cuando no es guiada por un criterio desinteresado y justo, y tiende solo á *consolidar un monopolio sin consideracion al bien público, conduciría á los mismos funestos resultados.* Basta enunciar ligeramente aquellas consecuencias posibles, de la imposición indiscrecional de las tarifas especiales y diferenciales, para deducir que esa imposición sin control alguno oficial sobre cumplimiento de las leyes de *orden público* DEJARÍA Á LAS EMPRESAS EN APTITUD DE HACER Ó DESHACER EN PROVECHO PROPIO Ó DE ESPECULACIONES ADHERIDAS, *el progreso de pueblos y puertos, industrias y comercio.*

«Pero como esa facultad no ha podido ser delegada ni lo ha sido por cláusula alguna del contrato del ferrocarril Central argentino, queda en vigor la Constitución nacional que confiere aquellas atribuciones á los poderes públicos de la nación, y la ley *que subordina á las empresas* de ferrocarriles nacionales á las *prescripciones de su régimen* explícito para el caso, en sus artículos 44, 49 y 68. Y esta vigencia y la declaración de su aplicabilidad, *no es una novedad administrativa*,

PUES HA SIDO RESUELTA POR EL PODER EJECUTIVO DESDE 1889.

«Fijado el *principio constitucional* y legal, que no ha sido modificado *ni podido modificarse por acto alguno gubernativo* en el contrato del ferrocarril Central argentino, la conclusión contenida en las resoluciones del 2 de diciembre del año anterior y enero del corriente, *se impone legalmente.* Si el ferrocarril pudiera con el halago de una rebaja de las tarifas ordinarias, modificar las prescripciones del Código de comercio y de las leyes y reglamentos sobre el tráfico, *bien pronto le veríamos con el mismo halago, modificar los horarios, todas las condiciones que garanten la seguridad personal y del tráfico y hasta las responsabilidades creadas por las leyes, respecto de las omisiones, de la culpa y aún del fraude.*

«Una *simple nota* puesta al pie de las guías bastaría para obtener aquel resultado contra los incautos, que inconscientes ó advertidos, *la hubieran aceptado* sin observación, halagados por la rebaja de la tarifa general. Las leyes *se oponen á ello* porque todo lo que se refiere á la seguridad de las personas ó cosas, de la vida ó de la propiedad, ESTA BAJO EL AMPARO DE LAS LEYES NACIONALES; y su estricta observancia en lo que concierne á los ferrocarriles nacionales, *á cargo de las autoridades nacionales designadas por ellas.* Las resoluciones de la dirección general de vías de comunicación aprobadas por el precedente decreto de vuecencia se ajustan á las prescripciones citadas de la ley de la materia, por lo que pienso corresponde mantenerlas y *autorizar la ejecución de las medidas* represivas propuestas, para el caso de resistencia por parte del ferrocarril. Firmado: *Sabiniano Kier.*

Las conclusiones lógicas y perfectamente derivadas de la ley de ferrocarriles y de la Constitución nacional que expone el procurador de la nación, como si informara para el presente debate, ya habían sido mantenidas con firmeza por el gobierno del general Roca, en decreto fecha 31 de octubre de 1899, contra extralimitaciones inaceptables del ferrocarril del Sud, para establecer tarifas especiales con escala decreciente en razón inversa de la distancia, tal como lo han establecido las empresas fusionadas.

Por la similitud del caso y por la autoridad del precedente, sentimos la conveniencia de recordar algunos considerandos de aquel decreto informado por una doctrina sana, constitucional y previsora, desgraciadamente olvidada en la actualidad.

«Considerando: 1º—Que el fin evidente que se ha propuesto la empresa del ferrocarril del Sud al establecer para sus estaciones que á la vez son puertos marítimos de cabotaje y para las estaciones próximas á las mismas, *la anomalía* de que se ha hecho mención consistente en tarifas que *decrecen cuando el recorrido es mayor* y por consiguiente los gastos propios de trasporte aumentan, es el de *impedir la competencia* que pudiera hacerle la vía marítima, pues la aplicación de dichas tarifas coincidió con el establecimiento de una línea regular de vapores entre Buenos Aires y Mar del Plata, Necochea y Bahía Blanca.

2º—Que este caso ha sido previsto en la ley general de ferrocarriles, *ley de orden público*, á la cual todas las empresas cuyo origen es una concesión emanada de los poderes públicos de la nación, *deben acatamiento indiscutible*, en su artículo 68, al disponer que las empresas que fijan sus tarifas sin intervención del gobierno, *no podrán alterarlas con el objeto de hacer competencia á otras empresas de trasporte por tierra ó por agua*, posteriormente establecidas, durante cinco años á contar desde el principio de los trabajos necesarios para el establecimiento de estas empresas posteriores.

«3º—Que habría prescindido de la aprobación previa de las tarifas por el Poder ejecutivo.

«4º—Que no obstante lo terminante de la disposición contenida en el artículo 49, la empresa del ferrocarril del Sud se avanza á pretender que ella no menoscaba su derecho al fijar cualquier tarifa especial sin otra limitación que la que esté comprendida dentro de las máximas aprobadas y mientras el producto líquido de su explotación no exceda del 10 % del capital invertido, pretensión que admitida sería *librar al espíritu de lucro de una empresa comercial los medios de impedir toda competencia que pudiera intentar otra cualquiera por la via marítima y terrestre*, en beneficio de las conveniencias generales; ó aún el *entregar al azar de su capricho, la prosperidad ó la ruina de una poblacion ó de una zona de territorio, mediante la aplicacion de tarifas especiales*, que no respondiesen á los principios de equidad que *deben siempre inspirarle*, ó no fuesen *razonables y justas*, como expresa el artículo 44 de la ley».

Viene luego el decreto del Poder ejecutivo conteniendo varias conminaciones perentorias á la empresa del ferrocarril del Sud, bajo apercibimiento de una multa de *diez mil pesos, «sin perjuicio del cumplimiento inmediato de aquellas resoluciones»*.

En los antecedentes oficiales que dejamos transcriptos, se establece el alcance preciso de la *uniformidad* de las tarifas ferrocarrileras, el cual significa que esas tarifas deben ser *proporcionalmente iguales* al recorrido y para todos los habitantes del país, excluyendo la anomalía de la escala decreciente, de las tarifas especiales para determinadas estaciones y los aforos ficticios con pesos nominales. A mayor distancia ó recorrido, mayor flete y viceversa, es la fórmula exacta y más económica que ha prevalecido en Estados Unidos, después de una lucha encarnizada de los poderes públicos contra mil abusos de las empresas férreas; y es esta la misma fórmula de nuestra legislación fundamental sobre la materia, como lo dejamos demostrado.

Es muy sensible que en la más grave emergencia para el tráfico ferrocarrilero del

país, en presencia de los abusos y exacciones de las nuevas tarifas de las empresas fusionadas (que se reputan como un ensayo para las demás), el Poder ejecutivo haya comulgado con verdaderas mistificaciones numéricas y graves errores de concepto que le hayan presentado las mismas empresas interesadas, con un asesoramiento equivocado y deficiente de reparticiones subalternas, dando un deplorable paso atrás en la buena doctrina legal y económica ferrocarrilera que se había mantenido siempre con sabiduría y con templada energía, en defensa de derechos muy caros y del desarrollo industrial del país, bajo leyes liberales é igualitarias. Pero esperamos que el Congreso sabrá reparar este eclipse deplorable de las energías y previsiones gubernativas, manteniendo en pleno vigor, la doctrina, las leyes y los precedentes oficiales, salvadores y protectores del desarrollo y del tráfico de la riqueza nacional, que comporta el bienestar presente y la seguridad de nuestro porvenir, sin menoscabar los legítimos rendimientos de las empresas férreas de trasporte.

V

Las nuevas tarifas no son razonables ni justas

No son razonables ni justas las tarifas de escala decreciente, porque producen como su efecto principal que los productos á corto recorrido con altos fletes, sean los que contribuyan á servir los capitales invertidos en las vías de largos recorridos, de cuyos beneficios, sin embargo, no disfrutan.

Las empresas que reclaman para todos sus capitales un servicio común de tanto por ciento proporcionado por sus ingresos, no pueden pretender como justa una protección de bajos fletes para los largos recorridos, que saben no la prestan á sus expensas, sino con el sacrificio que imponen á las distancias cortas con fletes elevados.

Las tarifas llamadas especiales para lugares determinados, tampoco son justas ni razonables como las empresas las aplican, porque cambian arbitrariamente la vida de las industrias y hasta el valor de la propiedad raíz, lo que no puede ser un derecho de que hayan sido investidas las empresas de ferrocarriles. Con semejantes tarifas especiales se trastornan y vulneran los derechos adquiridos de las industrias establecidas al amparo de impuestos conocidos y de fletes de tarifas comunes, uniformes, fijas para todas las industrias similares; mientras que la anomalía de la tarifa kilométrica de escala decreciente y la especial para favorecer regiones más lejanas, hace imposible la competencia y condena á la clausura y á la ruina, á las industrias radicadas en lugares más cercanos, con derecho á desenvolverse.

Esas tarifas especiales que se establecen como *locales*, son evidentemente arbitrarias porque no reunen las condiciones de las *únicas tarifas especiales* que autoriza la ley de ferrocarriles en su artículo 49, las cuales deben hacer depender su especialidad solo del tiempo del transporte y de la cantidad de la carga; y fuera de estas circunstancias, subsiste para ella la misma condición de las tarifas kilométricas, de ser generales para todos los cargadores de las líneas que acepten las bases de su concesión.

Las tarifas especiales tan utilizadas por las empresas para sostener sus competencias, creando privilegios locales, son contrarias á los preceptos de nuestra Constitución y á la ley de ferrocarriles; y no deben aplicarse aunque pueda decirse en su favor que hayan sido adoptadas por otros países.

Las únicas tarifas que tienen por tales una sanción legítima, son las kilométricas cuyo valor sea proporcional al recorrido y son las que las empresas están obligadas á aplicar y el público tiene derecho á exigirles; ó las especiales en las condiciones del artículo 49 de la ley citada.

Esas tarifas son las que merecen en realidad las condiciones de ser *uniformes, justas y razonables;* y que consultan á la vez los mandatos de la Constitución y de la ley.

VI

Otras irregularidades de las nuevas tarifas

Para que el servicio público de transportes que prestan los ferrocarriles recobre su organización legal, adaptándose al carácter que el mismo tiene de servicio público, hay que corregir también varias irregularidades con que las empresas han exagerado sus derechos con perjuicio para los intereses de los cargadores.

1.º—Es un punto que afecta fundamentalmente la verdad de las tarifas, la clasificación á que se someten las cargas; y por eso debe exigirse que esta operación represente un factor que consulte la equidad y justicia de las tarifas por un criterio común para todas las empresas y con una aplicación estable que no permita frecuentes y arbitrarias variaciones.

2.º—Para que las tarifas tengan base de verdad, deben también regirse por pesos efectivos y no por aforos en pesos ficticios, pues si con éstos quiere retribuirse el volumen, hay un medio más razonable de compensación con la clasificación de la carga.

3.º—También se irrogan serios perjuicios para el servicio público, con adoptar cada empresa una moneda y hasta varias distintas para sus tarifas, haciendo regir diversos tipos de conversión del oro á moneda nacional.

Existiendo un tipo fijo de conversión establecido por la ley, las tarifas deben establecerse en moneda legal y no por monedas de oro arbitrarias y convencionales.

4.º—Hay también leyes prohibitivas para que las empresas no alteren en sus contratos, por cláusulas ó convenios, las obligacio-

nes que los transportes les imponen; y siendo estas prohibiciones de orden público, es una irregularidad condenable que se tolere poner en las cartas de porte leyendas ó sellos que importan declarar las irresponsabilidad de las empresas, con violación de la ley, y las cuales pueden inducir en error á los cargadores, haciéndoles renunciar á sus derechos.

5.°—Importando las cartas de porte un contrato entre la empresa y el cargador, la primera debe hacer constar en ellas, peso de la carga flete y tiempo del trasporte, según está ordenado en el artículo 45 de la ley de ferrocarriles, concordante con el artículo 165 del Código de comercio.

6.°—Es una práctica por la cual se violan disposiciones expresas de la ley, la que siguen las empresas llamadas fusionadas, de arrogarse el derecho de rectificar por sí y ante sí en puntos de tránsito y sin intervención del cargador ni consignatario, el peso de las cargas y cobrar los fletes por el nuevo precio con prescindencia de la carta de porte.

Por ese proceder se infringe el artículo 48 de la ley de ferrocarriles y el artículo 284 del reglamento para los mismos; por lo que llama la atención que, sin embargo, haya merecido la aprobación oficial, al autorizarlo en las nuevas tarifas básicas, como un derecho para las empresas (Véase regla 17, disposiciones generales para cargas.)

Para que el peso de las cargas ofrezca en realidad la garantía que debe importar para los cargadores, como determinación de la carga para su entrega en destino, es necesario que sea comprobado con intervención de los interesados en el punto de partida.

VII

Gestión al Ministerio de obras públicas

Antes de presentarnos á vuestra honorabilidad, acudimos al señor ministro de obras públicas, formulando serias observaciones contra las nuevas tarifas de las empresas fusionadas; y este funcionario, después de un mes de retardo, nos contesta adoptando como resolución ministerial, el dictamen de la dirección general de vías de comunicación, que acompañamos con esta presentación.

Por dicho dictamen se convence uno de dos deficiencias muy graves en una oficina de funciones tan importantes y delicadas para el buen tráfico ferrocarrilero del país, y para el acertado asesoramiento al Poder ejecutivo: 1° El descuido y los errores notorios de los cuadros demostrativos que nos remite para justificar que las tarifas de las líneas fusionadas son más bajas que las de las empresas del Sud y del Oeste. De once ramos contenidos en ese cuadro para el mencionado objetivo, resulta que *nueve* demuestran precisamente lo contrario; es decir, que las tarifas de la fusión, *son mayores* que las del Sud y del Oeste; y solo en dos ramos de escaso movimiento, la nueva tarifa es poco inferior á las de esas otras empresas nombradas. 2° La solicitud, facilidad y complacencia con que esa oficina contempla, explica y hasta defiende las violaciones que perpetran las empresas fusionadas, de los artículos de la ley de ferrocarriles sobre puntos de gran importancia para la regularidad de los trasportes, con tarifas que, en vez de ser justas, razonables y uniformes, resultan injustas, arbitrarias y de privilegios irritantes. Así la dirección general de vías no las observa ó las reconoce como legítimas, á las tarifas especiales ó de competencia para lugares determinados, y hasta supone que las empresas fusionadas alivien en adelante á las zonas recargadas con altos fletes, acordándoles tarifas especiales del género; y sin embargo, semejantes tarifas están categóricamente condenadas por los artículos 49 y 68 de la ley de ferrocarriles. Cuando trata de la falta de publicidad de las nuevas tarifas en los diarios, como manda la ley, disimula y excusa la falta de las empresas con una solicitud que llega hasta suponer derogada la ley, por la desobediencia tradicional de las empresas! Después confiesa que *no había razón para que el premio del oro* no se aplicara de *igual modo en todos* los ferrocarriles; y es sabido que con el premio del oro, que aparece distinto para las empresas y hasta con varias cifras para una misma,—se confunden y recargan indebidamente los fletes, reconociendo la oficina de vías que el ferrocarril Buenos Aires y Rosario se sirvió del pretexto del cambio del oro para rebajar las tarifas.

Estas ligeras observaciones á la oficina asesora del señor ministro de obras públicas nos pone en el caso de dudar de la exactitud de la legalidad y de la conveniencia económica de sus consejos; desconfiando también que haya sido víctima de la estrategia y de los juegos malabares numéricos de las empresas fusionadas, haciendo, á su vez, por negligencia ó credulidad, una nueva víctima en el señor ministro, con el ingrato desenlace de gravitar sobre el pueblo cargador los grandes aumentos y las irregularidades de las nuevas tarifas. Lo dicho basta para poner en rigurosa cuarentena esta conclusión del dictamen aceptado por el ministro, sobre el sistema de las nuevas tarifas: «*Le consta á esta dirección que consulta los intereses generales del país.*» El examen numérico de esas tarifas demostrará á la evidencia, que lejos de *consultar* los intereses públicos, los *oprime* y *esquilma*, con el espejismo de mirajes fantásticos de las grandes distancias, á costa del tráfico real de las zonas productivas.

No podemos resignarnos, honorable Congreso, á las conclusiones pesimistas para el tráfico de corto recorrido, ni compartimos los cálculos de conjunto, ni menos sobre las transfiguraciones industriales de territorios lejanos, á cuyo arrobamiento se refieren el señor ministro y la dirección de vías. Sentimos sobre nuestros intereses la garra de las nuevas tarifas, y tenemos sobrados elementos de convicción para demostrar los crasos errores con que aprecian los cálculos de las

empresas fusionadas, tanto el ministro del ramo como su oficina asesora, recargándose enormemente el tráfico, en provecho de las empresas y en perjuicio del país.

Tampoco aceptamos la crítica de incapacidad para analizar las tarifas ferrocarrileras en sus puntos capitales, pues se pretende que están llenas de misterios, obscuridades y dificultades insuperables para el común de los hombres, quienes deben aceptar con ojos vendados, la interpretación que den los pocos iniciados—los funcionarios á sueldo de las empresas fusionadas,—porque hasta ahora se han tratado los intereses industriales, los servicios públicos, el transporte de hombres y cosas, y hasta la enseñanza científica, á la luz del día, con claridad de pensamiento y procederes honestos, sin invocar nunca misterios impenetrables, ni la fe ciega y resignada de los que pagan una simple locación de servicios! Protestamos contra esa especie de superstición comercial, con que se pretende explotar la ceguera y la buena fe en asuntos numéricos, pecuniarios, donde debe hacerse plena claridad y comprensión: nada de laberintos ni de ciencias ocultas!

Es exacto que las tarifas son complicadas, difusas, con trampas y elementos perturbadores de las cuentas claras; y por ello pedimos y esperamos que se aclaren y simplifiquen; pero de ahí á renunciar á su conocimiento y á reconocer la infabilidad en materia de tarifas férreas únicamente á las empresas fusionadas y á la dirección de vías, media una distancia demasiado grande para que se dejen esquilmar impunemente los cargadores. Más allá de la avaricia de las empresas fusionadas y de la sensible complacencia del Poder ejecutivo, están el Congreso y los tribunales federales, intérpretes supremos de las leyes justas que nos amparan.

VIII

Examen numérico y comparativo de las nuevas tarifas.—Estados demostrativos

ELEVACIÓN DE TARIFAS

Las empresas fusionadas y el señor ministro de obras públicas, para cohonestar la elevación de tarifas de las expresadas líneas, reiteradas veces han dicho que ellas, en el conjunto del tráfico representan una economía para el país de cerca de *dos millones* de pesos oro al año, pues la baja de fletes para el largo recorrido, absorbe con exceso los aumentos del corto recorrido, mientras que tal sistema fomentará el desarrollo industrial de distancias lejanas; y además, han asegurado también que los fletes de las nuevas tarifas son inferiores á los que cobran las empresas férreas del Sud y del Oeste.

Sin haber podido disponer del movimiento estadístico general y parcial por estaciones del tráfico de las empresas fusionadas, tenemos datos suficientes para demostrar con cifras todo lo contrario de las afirmaciones interesadas de las empresas, admitidas ingenuamente por el señor ministro de obras públicas.

En el dictamen de la dirección general de vías adjunto, se consigna como dato oficial expresado también por las empresas, que las entradas del tráfico total en 1907 ascendieron á 23.206.075 pesos oro sellado.

Pues bien, suponiendo que las *cien mil* toneladas de azúcar y que los *quince* millones de litros de alcohol que salen de Tucumán, vengan por las líneas fusionadas á Buenos Aires y Rosario, y adicionando el flete de las mercaderías de consumo remitidas á aquella plaza, apenas producirían el flete total *dos millones* de pesos oro; y calculando otro millón más de pesos oro para el flete de maderas y mercaderías de Santiago del Estero, el flete total de casi todo el tráfico lejano estará representado por 3.000.000 de pesos oro sellado.

Para este cálculo, prescindimos del transporte que hace el ferrocarril de trocha angosta á Tucumán, que conduce como la mitad de las cargas y lo asignamos íntegro á las líneas fusionadas.

Ahora bien; las rebajas acordadas por las tarifas de las empresas fusionadas para ese largo recorrido, apenas exceden del (10 %) *diez* por ciento, representando en el conjunto de los fletes una economía aparente de algo más de 300.000 pesos oro sellado. Y decimos economía aparente, porque las mercancías del expresado tráfico de largo recorrido, no se consumen en las estaciones terminales, sino que en su mitad ó tercera parte, se distribuyen luego á los pueblos y campañas cercanos á Buenos Aires, Rosario, Tucumán y Santiago del Estero, en cuyo nuevo transporte con tarifas aumentadas del 30 al 100 por ciento las empresas cubrirán seguramente la engañosa pérdida ó economía del largo tráfico.

Pero prescindiendo de esta observación, crítica lógica y exacta, tenemos que el flete de largo recorrido solo representa alrededor de *tres millones* de pesos oro; mientras que los *veinte millones* restantes de pesos oro, representan las entradas por fletes y pasajes de corto recorrido que excede poco los 300 kilómetros. Veamos los aumentos de las nuevas tarifas comparadas con las anteriores, según las planillas del estado A que adjuntamos, para apreciar las decantadas economías de aquéllas y los muy probables beneficios que reportarán á las empresas. Bastará consignar el porcentaje de aumento en los ramos del mayor tráfico, para apreciar con certidumbre las cifras del conjunto.

Examinando las planillas del estado A, tenemos estos datos relativos al aumento de las nuevas tarifas:

TIENDA Y ROPERIA, AUMENTA la tarifa de casi 300 por ciento á 70 por ciento á los 300 kilómetros.

ALMACEN Y FERRETERIA, aumenta la tarifa de casi 200 por ciento á 30 por ciento á 300 kilómetros.

MUEBLES NUEVOS, aumenta la tarifa de casi 100 por ciento á 10 por ciento á los 300 kilómetros.

MUEBLES USADOS, aumenta la tarifa de casi 100 por ciento á 40 por ciento á los 300 kilómetros.

MUEBLES USADOS DE COLONOS, aumenta la tarifa de casi 90 por ciento á 10 por ciento á los 300 kilómetros.

MAQUINARIA DE AGRICULTURA, aumenta la tarifa de casi 90 por ciento á 10 por ciento á los 300 kilómetros.

AZÚCAR DEL PAÍS, aumenta la tarifa de casi 150 por ciento á 25 por ciento á los 300 kilómetros.

CARBÓN DE LEÑA, aumenta la tarifa de 40 por ciento á 20 por ciento á los 300 kilómetros.

MADERAS DEL PAÍS, aumenta la tarifa de 66 por ciento á 45 por ciento á los 300 kilómetros.

MAÍZ AUMENTO PEQUEÑO, aumenta la tarifa hasta 200 kilómetros (que es la zona de producción):

AVENA, aumenta hasta 200 kilómetros (que es la zona de producción).

TRIGO, aumenta hasta 200 kilómetros (que es la zona de producción).

LINO, aumenta de 30 por ciento á 20 por ciento hasta 200 kilómetros y de 15 por ciento hasta 300 kilómetros.

HACIENDA CABALLAR, VACUNA Y PORCINA, aumenta de 70 por ciento á 20 por ciento á los 300 kilómetros.

HACIENDA LANAR, aumenta de 65 por ciento á 8 por ciento á los 200 kilómetros.

EL HIERRO DE CANALETA, está aumentado en 100 por ciento aún cuando no figura en el estado.

Las cifras del porcentaje están expresadas con aproximación de pocos centavos de diferencia para facilitar los cálculos.

Como se ve, honorable Congreso, los ramos de mayor tráfico y consumo para los cortos recorridos, que es donde está la población industrial y que consume más, aparecen todos con tarifas aumentadas en cifras tan elevadas, que pueden tomarse para el promedio de todas á los cien kilómetros de cualquier punto de las líneas fusionadas, recargadas en un 80 ó 100 por ciento.

Y cuando se calcula que la gran masa del tráfico ferrocarrilero de las líneas fusionadas va á ser recargada con ese enorme aumento de fletes, sobre *doce ó quince millones* de pesos oro que representaban los fletes de 1907,—se puede apreciar con bastante aproximación á lo que quedan reducidas *las rebajas* del largo recorrido y la *economía de dos millones* al país, que tanto han enamorado al señor ministro de obras públicas. Pero sobre este desastre estadístico de los cálculos ministeriales, aparecen radiantes de satisfacción las empresas fusionadas,—con la perspectiva asegurada por tres años, de un rendimiento colosal, escamoteado al país, merced á una promesa de economía del *pan del loro* para el largo recorrido, y el hipotético florecimiento de industrias lejanas. Esto es sacrificar á la avaricia de las empresas, las zonas que trabajan, producen y consumen el 80 por ciento del tráfico, en favor de beneficios problemáticos del porvenir.

Si consideramos el tráfico de las empresas fusionadas según su distribución por estaciones, tendremos una nueva confirmación de nuestro raciocinio. En efecto, de las 284 estaciones habilitadas para carga, sólo resultan favorecidas con rebajas de los fletes 57 estaciones, en su mayoría de poco movimiento, mientras que las 227 restantes, ubicadas en las zonas más pobladas y productoras, recibirán perjuicios considerables con los altos fletes de las nuevas tarifas.

IX

Las tarifas más elevadas

El mismo estado A, en casi todas las planillas de los ramos referidos, dentro del recorrido de 300 kilómetros exhibe las tarifas de las empresas fusionadas *más elevadas* que los fletes de las empresas férreas del Sud y del Oeste, siendo *mucho más reducidos* los de éstas, donde hay tarifas especiales y en el transporte de hacienda á los mataderos de consumo, saladeros y frigoríficos.

Al comparar las tarifas de las empresas fusionadas con las del Sud y del Oeste, se comprende el sensible aumento de fletes que afectará á la ganadería, como en escala menor á la agricultura dentro del radio del mayor transporte; disminuyendo los fletes de las líneas fusionadas en los largos recorridos de más de 300 kilómetros, es decir, de donde hay poco tráfico.

De manera, que es inexacta la afirmación de la baratura de las tarifas de las empresas fusionadas si se las compara con las otras grandes empresas del país, siendo, por el contrario, más elevadas que las tarifas de éstas.

Otro tanto ocurre con las pasajes y abonos. Acompañamos un estado B, demostrativo del aumento del abono de Buenos Aires á Escobar. Resulta que á menor distancia y con un sistema de trenes inferiores y deficientes, se cobra más por el abono mensual con exceso de pesos 5.80 á pesos 12.60, que en las líneas Sud, Oeste, Pacífico y Compañía general (trocha angosta), que sirven al público con muchos más trenes y comodidades.

Pero hay algo más original sobre esta comparación de las tarifas de las líneas fusionadas y las otras del país. Las empresas y el señor ministro reconocen que con las antiguas tarifas el directorio de la nueva compañía ha podido repartir á los accionistas un dividendo de *seis* por ciento en 1907, comprendiendo 20.000.000 de acciones aguadas, que es un excelente beneficio para capitales europeos. Si esto es así, y en el supuesto que

las antiguas tarifas fuesen más bajas que la del Sud y Oeste, el Poder ejecutivo en vez de favorecer una alza de fletes á las empresas fusionadas, debió preocuparse de la reducción de tarifas del Sud y del Oeste, para bien del país, desde que obtienen tantos beneficios; mientras que vemos á la solicitud gubernativa empeñada en que consigan mayores utilidades los felices accionistas del Central y Buenos Aires y Rosario.

Verdad es que el ministro de obras públicas se coloca en extremos contradictorios. Ya sostiene que el país debe sufrir los aumentos de las nuevas tarifas, porque las antiguas eran más bajas que las del Sud y del Oeste, ya sostiene que no habrá aumentos, pues en el cómputo general, las nuevas tarifas representan una economía para el país y una pérdida para las empresas, de cerca de *dos millones* de pesos oro. Pero hay derecho á exigir de los representantes de los poderes públicos mayor contracción al estudio de las vastas reparticiones del estado, y especial preferencia á lo que conviene al país, sobre lo que aprovecha á los accionistas, ya bien retribuidos.

Concluimos que las tarifas de las empresas fusionadas son más caras que las del Sud y del Oeste para la zona y recorrido de mayor tráfico.

X

Tarifas especiales

Las tarifas especiales para ciertos lugares, llamadas por las empresas fusionadas *competitivas* y que son contrarias al texto expreso de los artículos 49 y 68 de la ley de ferrocarriles, se encuentran claramente explicadas en las planillas del estado C, que también acompañamos.

Esas tarifas especiales, tan perturbadoras del régimen económico de un país, tan combatidas en Estados Unidos, hasta suprimirlas, y criticadas aquí mismo por sus anomalías y perjuicios, son abiertamente contrarias á la ley de ferrocarriles; y la Cámara de diputados, á moción del señor Mitre, ha pedido á la comisión especial de tarifas ferrocarrileras una atención preferente á tales tarifas.

Las varias planillas del estado C, comprueban las irregularidades de esas tarifas arbitrarias, con fines de anular la competencia del tráfico para quedar la empresa vencedora dueña del campo. Entre los absurdos de tales tarifas, resultan los fletes de Buenos Aires al Rosario, mucho más *reducidos* que á las estaciones intermedias de la *mitad* y *tercio* del recorrido!

Además, se observa en dichas planillas de tarifas especiales, los notables aumentos comparados con los fletes anteriores, y aún con las tarifas de las líneas del Sud y del Oeste.

Todos los ramos del mayor tráfico resultan recargados por las nuevas tarifas, prescindiendo de los demás perjuicios y complicaciones que comportan.

La estabilidad y el desarrollo normal de las industrias, como la seguridad en los cálculos y presupuestos industriales, son incompatibles con esas tarifas especiales de competencias para regiones determinadas, que todo lo perturban y perjudican.

En los Estados Unidos, el abaratamiento del largo recorrido como la competencia de las empresas de transporte, se combina dentro de la igualdad proporcional al recorrido, de modo que á mayor distancia corresponda mayor flete, arbitrando las empresas otros halagos y compensaciones al cargador para atraer el tráfico. A esto se ha llegado después de una lucha reñida para suprimir múltiples abusos de los ferrocarriles, del género de los contenidos en las nuevas tarifas de las líneas fusionadas.

El estado de las tarifas regionales especiales, comprueban, pues, excesos de fletes y todos los inconvenientes de ese género de tarifas; y es el caso de que intervengan los poderes públicos para concluir con tantas irregularidades.

El Poder ejecutivo no se apercibe de los inconvenientes de tales tarifas, condenadas por la ley de ferrocarriles (art. 68), pues acaba de aprobar tarifas competitivas de las líneas fusionadas, para hacer competencia al ferrocarril de trocha angosta, que recién se abre al servicio público, con tarifas reducidas.

XI

Las empresas fusionadas contra el país

Tales son, honorable Congreso, las objeciones que nos sugieren las nuevas tarifas de las empresas fusionadas; y revisten tal gravedad y urgente necesidad de contener las extralimitaciones apuntadas, que procede una suspensión inmediata de esas tarifas, sin perjuicio de continuar el estudio de las tarifas ferrocarrileras en general.

Como prueba del aumento de beneficios que obtendrán las empresas fusionadas con las nuevas tarifas, bastará consignar que, no obstante la disminución cuantitativa del tráfico desde el 1° de julio, en la última semana de ese mes, comparada con la correlativa de julio de 1907, se marca ya con satisfacción un *aumento* que representa *mil libras esterlinas diarias!* ¡Así empiezan á cumplirse los pronósticos de economías para el país, y de pérdidas para las empresas!

Queremos hacer constar nuestro agradecimiento y el del país al capital extranjero y especialmente al capital británico, por haberse invertido en empresas de transporte férreo de monto enorme, y para favorecer el desarrollo económico de la república.

Reconocemos también el perfecto derecho para retirar el legítimo beneficio que corresponda á su inversión; y creemos, con el doctor Alberdi, que no hay mejor propaganda del país en el extranjero, que los intereses remuneradores del capital invertido aquí. Pero

queremos que las empresas del capital invertido con criterio comercial y de beneficio público, no sacrifiquen ó esquilmen despiadadamente el desarrollo económico de la república, con la parte del león para las empresas.

Nuestra campaña, semejante á la observada en Estados Unidos para corregir análogos abusos de los ferrocarriles, se inspira en la Constitución, en la ley y en los intereses permanentes y bien entendidos, tanto del país como de las empresas de transporte. Buscamos en el desarrollo económico normal de la república, la consolidación de rendimientos crecientes y también normales de los ferrocarriles. El interés justo y legítimo del país, debe armonizarse con el tráfico ferrocarrilero, mediante tarifas justas, razonables y uniformes, ó proporcionalmente iguales, como lo establecen las leyes.

Llama la atención un fenómeno peculiar á nuestro país é invertido en los demás bien organizados Aquí, á medida que prospera una zona servida por ferrocarril, con el consiguiente aumento de tráfico y de utilidades, lejos de disminuir las tarifas, van *aumentando* constantemente; mientras que en otras partes, el mismo enriquecimiento de la región y de la empresa de transporte, produce, como consecuencia natural, una rebaja en los fletes.

¿Se deberá á este fenómeno la observación que acaba de presentar al gobierno nuestro ministro en Italia? El doctor Roque Sáenz Peña, en nota publicada en el Boletín del ministerio de relaciones exteriores, tomo XX, número 1, año 1908, dice al Poder ejecutivo, que en su conferencia con el delegado de Estados Unidos al Instituto agrícola de Roma, hablaron sobre los fletes marítimos, doble más baratos de aquel país á Europa que del río de la Plata, lo cual se explica por la distancia. Pero, agrega, «llamó mi atención que en los transportes terrestres *se guardara la misma proporcion y nosotros pagáramos* EL DOBLE DE LO QUE PAGAN LOS ESTADOS UNIDOS, *lo que grava enormemente nuestra produccion* y habla *muy poco en favor de nuestros fletes ferrocarrileros*; el costo de los transportes terrestres no puede excusarse en este caso, por el recorrido de los granos hasta los puertos de embarque toda vez que la extensión territorial de los Estados Unidos parecería deberlos recargar con relación á los nuestros, *muy particularmente en relacion á Buenos Aires, la Pampa Central y Santa Fe*».

Los múltiples abusos denunciados y las irregularidades de las empresas de transportes con sus tarifas injustas, caprichosas y de privilegio, explican lo que parece un absurdo ó una explotación del país, al ministro Sáenz Peña.

Es de esperar que se ponga orden, equidad y sujeción á la ley en el magno asunto económico del tráfico ferrocarrilero; así lo exije imperiosamente el desarrollo del país y tantos intereses lesionados; así debieran recibirlo también las empresas de capital británico invertido y radicado en los ferrocarriles, antes que subleven sentimientos rencorosos los abusos de directorios mal inspirados, que al hacernos olvidar los beneficios recibidos, por la agresión injusta á nuestros intereses, nos ponga en camino de buscar capitales en Francia, Alemania ó Estados Unidos, para salvarnos de las exacciones que representan las nuevas tarifas de las líneas fusionadas, y otros excesos que puedan venir.

XII

Conclusiones

Los reclamos que con tanta justicia se han promovido contra las empresas llamadas fusionadas, han suministrado elementos de investigación suficientes para demostrar que existe una perturbación general en ese servicio público, que reconoce las siguientes causas:

1ª Que las empresas con sus tarifas y prácticas irregulares, infringen un principio consagrado en los artículos 12, 16, inciso 1 y 2, artículo 67 y artículo 28 de la Constitución nacional, que asegura la igualdad proporcional de las contribuciones, cargas y servicios públicos.

2ª Que por los mismos hechos se violan los artículos 1, 13, 33, 44, 45, 48, 49 y 68 de la ley de ferrocarriles, sin contar muchas otras irregularidades de menor cuantía que no se mencionan por no recargar más esta presentación.

3ª Que mediante esas infracciones se ha llegado á subvertir substancialmente un servicio público que la ley de ferrocarriles se preocupó de instituir y garantir por sus disposiciones (artículo 1 é inciso 1, artículo 69), distribuyendo equitativamente beneficios entre el país y las empresas, para implantarse en su lugar una situación de intereses que de lo que más tiene es de negocio particular de las empresas, por el predominio que en él ejercen su voluntad y sus conveniencias, con exclusión ó perjuicio notorio del bienestar económico del país.

4ª Que la elevación desconsiderada de los fletes ferrocarrileros y las demás irregularidades denunciadas en esta exposición, tendrán como consecuencia inevitable el encarecimiento de la vida por la elevación de precios de artículos de primera necesidad; y también la ruina y desaparición de múltiples industrias rurales próximas á los grandes centros urbanos, como las granjas de verduras, criaderos de aves, quintas de frutales y diversas fábricas que no podrán resistir los fletes excesivos, notándose ya este fenómeno de ruina y emigración de industriales á otros parajes más propicios. El encarecimiento de la vida en las ciudades ocasionará grandes perjuicios, y la perturbación industrial apuntada, facilitará que se importe del extranjero artículos de consumo, que se deben producir aquí más baratos, como sucede con los huevos de gallina importados de Italia, España y hasta de Rusia!

5.ª Que ante la gravedad de los aumentos

ilegales y antieconómicos de las tarifas de las líneas fusionadas, como ante las demás irregularidades ferrocarrileras de que nos quejamos y que afectan casi á todas las empresas,—se impone una actitud rápida, serena y enérgica de los poderes públicos del estado, como se hizo en Estados Unidos, para corregir abusos inveterados, y dominar con la autoridad de los poderes nacionales, la resistencia enorme y los medios de seducción que ponen en juego las grandes empresas para conservar los beneficios de aquellos abusos.

6.ª Que en virtud de la demostración precedente, se impone arbitrar la inmediata suspensión de las nuevas tarifas de las empresas fusionadas, anticipando con una minuta de comunicación al Poder ejecutivo, en tal sentido, pues se está cobrando fuerte, injusta é ilegalmente, desde el 1º de julio,—sin perjuicio de abordar el estudio y despacho de la cuestión tarifas ferrocarrileras en todas sus fases.

Así lo pedimos y lo esperamos fundadamente del honorable Congreso nacional.

Faustino Alsina, presidente—*F. A. Barroetaveña*, vicepresidente—*Máximo Garay*, secretario.

(*A la comisión especial de ferrocarriles*).

12

TARIFA DE ALMACENAJE

EN LAS ADUANAS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º El almacenaje en las aduanas de la república se abonará desde el 1.º de enero de 1909, con arreglo á la siguiente

TARIFA

Artículo 1.º Los artículos que deben abonar en razón de su peso, diez centavos al mes por cada cien kilos de peso bruto.

Cuando esta mercadería excediera en su peso de cuatrocientos kilos, abonará además tres centavos por mes por cada doscientos kilos ó fracción.

2.º Los que deben abonar en razón del volumen, cinco centavos al mes por cada cien decímetros cúbicos.

3.º Los que deben abonar en razón del litraje, diez centavos al mes por cada cien litros, según la capacidad del envase.

4.º Los que deben abonar en razón del valor, cuarenta centavos al mes por cada cien pesos de valor.

5.º La pólvora y artículos explosivos abonarán veinticinco centavos por cada cien kilos de peso bruto.

6.º Las mercaderías depositadas en la plazoleta, abonarán sesenta centavos por cada metro cuadrado por semana ó fracción.

Art. 2.º Las fracciones de peso, volumen, litraje ó valor, abonarán como entero.

Art. 3.º Los artículos que deben abonar por peso, volumen, litraje ó valor, serán los que determine la tarifa de avalúos.

Art. 4.º Todas las mercaderías pagarán almacenaje ó eslingaje cuando entren á depósito, aún cuando sean de despacho directo.

Art. 5.º El eslingaje será equivalente á dos meses de almacenaje para las mercaderías que se extraigan de depósito, y á tres cuartas partes de su equivalencia para las de despacho directo; y es un impuesto que se cobrará, hágase ó no uso de peones fiscales, esté ó no exonerada de derechos la mercadería por cualquier concepto.

Art. 6.º Los bultos cuyo contenido sea de artículos que adeuden almacenaje y eslingaje por dos ó más bases distintas, pagarán los impuestos por la base que más convenga al fisco.

Art. 7º Cuando las mercaderías permanezcan en depósitos fiscales más de tres meses, sufrirán un recargo en el impuesto de 25 % de la tarifa respectiva. Este recargo alcanzará el 50 % después de los seis meses, y á 100 % pasado el año.

Exceptúase de esta disposición á las mercaderías en litigio ante las autoridades aduaneras ó jueces competentes.

Art. 8º Los artículos de producción nacional abonarán por eslingaje la quinta parte de la tarifa establecida en el artículo 5º.

Art 9º Acuérdase á las mercaderías mencionadas en el artículo anterior, tres días de permanencia en los almacenes de aduana, sin gravamen alguno; vencido este plazo, pagarán almacenaje con arreglo á la ley, desde la fecha de la entrada del buque.

Art. 10. Las mercaderías exoneradas del pago de derechos de importación por ley ó contratos, pagarán impuesto de eslingaje de despacho directo, si no entran á los depósitos de aduana, y abonarán el almacenaje y eslingaje de depósito cuando entren á sus almacenes, y las de despacho directo pagarán el almacenaje en los casos determinados por las ordenanzas de aduana.

Art. 11. Acuérdase la exoneración del pago de tres meses de almacenaje para las mercaderías que salgan de tránsito de los depósitos fiscales á otras aduanas de la república ó para el exterior. En caso de que su permanencia en almacenes excediera de este término, el impuesto durante los tres meses subsiguientes se cobrará con arreglo á la tarifa simple.

Art. 12. Cuando se trate de mercaderías que deban abonar los impuestos de esta ley sobre la base del volumen, los comerciantes deben consignar en los respectivos manifiestos las aristas de los bultos pedidos á despacho.

Art. 13. Las infracciones serán juzgadas con arreglo á las ordenanzas de aduana, como si se tratara de falsas manifestaciones.

Art. 14. El almacenaje y eslingaje se cobrarán en moneda metálica, ó su equivalente en moneda de curso legal al tipo que fija la ley de conversión.

Art. 15. En el caso de que entren á los almacenes frutos ó productos del país, éstos abonarán cinco centavos por cada mil kilos ó fracción al mes, por almacenaje y eslingaje.

Este impuesto se cobrará pasado un mes de almacenaje. Este plazo podrá ser reducido á la mitad cuando el Poder ejecutivo lo crea conveniente.

Art. 16. El Poder ejecutivo reglamentará esta ley.

Art. 17. Comuníquese al Poder ejecutivo.

M. M. Padilla.

Sr. Padilla—Señor presidente:

No es con un propósito fiscal que entrego á la consideración de la honorable cámara este proyecto: es mi intención contribuir con él á la solución de un problema de palpitante actualidad, como el de la insuficiencia de los puertos, especialmente el de Buenos Aires, buscando al propio tiempo que el servicio de almacenaje y eslingaje reciba una retribución aproximada siquiera á su costo.

Diariamente se reclama de la demora de los buques para cargar y descargar, á causa de que los depósitos de aduana, por grandes y numerosos que sean, están siempre llenos.

Sin desconocer por mi parte que el movimiento comercial es tan grande que realmente asombra á todo el que conoce sus cifras y que por consiguiente es necesario dar mayor capacidad á los depósitos, puedo decir que contribuye mucho á evidenciar esta insuficiencia, la circunstancia de ser tan bajo el derecho que se paga por concepto de almacenaje y esligaje, que á los comerciantes les conviene tener sus mercaderías en los depósitos fiscales el mayor tiempo posible, ó mejor dicho, todo el tiempo que dichas mercaderías están sin venderse.

Con los derechos que actualmente pagan, les resulta más barato mantener las mercaderías en depósitos fiscales, seguros y sin responsabilidades para ellos, que en los particulares.

Mis informes me autorizan á afirmar, que hay muchas casas de comercio que no tienen depósitos ó los tienen insuficientes, pues prefieren pagar los derechos fijados por la actual ley nº 4928, en cuyo caso hacen sus ventas teniendo en sus casas de comercio algunos artículos, como si dijéramos de muestra; y efectuada aquella, para la entrega, extraen la mercadería de los depósitos de aduana.

La actual ley, fija, para los artículos que deben abonar almacenaje en razón de su peso, cinco centavos al mes por cada cien kilos de peso bruto, es decir, cincuenta centavos la tonelada.

Suponiendo una mercadería de un peso de cien toneladas, por ejemplo, abonaría cincuenta pesos al mes.

Un depósito para guardar las mismas cien toneladas, no lo consigue, con toda seguridad, por menor precio; debiendo agregar al gasto del alquiler, el personal, impuestos, seguros, etc., todo lo que haría una suma, por lo menos, igual al doble.

Esta ventaja evidente, hace que el comerciante prefiera, como he dicho, dejar sus mercaderías en los depósitos fiscales, lo que trae como consecuencia la insuficiencia de los mismos; además de que, con las tarifas existentes, seguramente la nación gasta mucho más de lo que percibe, lo que no debe suceder por cuanto se trata de un servicio.

Modificada en la proporción que propongo la tarifa por almacenaje y eslingaje, el comerciante—no obteniendo ya un beneficio con dejar por mucho tiempo sus mercaderías en los depósitos fiscales—se apresurará á retirarlas dejando sitio para otras; y si no lo hace contribuirá en proporción más justa y razonable á los gastos que demande la construcción de nuevos depósitos y su mantenimiento.

Para terminar, debo manifestar que este proyecto no puede traer ningún perjuicio ni trastorno, toda vez que el comerciante no está obligado á pagarlo, si retira sus mercaderías.

La modificación que propongo, se refiere sólo al artículo 1º ley 4928 que fija la tarifa, quedando en lo demás exactamente igual.

Pido el apoyo de mis honorables colegas, para que este asunto pase á estudio de la comisión respectiva.

—Pasa el proyecto á la comisión de presupuesto.

13

HOSPITAL DE LA PAMPA CENTRAL

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de cincuenta mil pesos moneda nacional en la construcción de dos salas y adquisición de instrumentos de cirujía y aparatos antisépticos para el hospital de la Pampa Central sostenido por la sociedad de beneficencia de Santa Rosa de Toay.

Art. 2º Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3º Comuníquese, etc.

A. C. Escobar—Celestino L. Pera — Eduardo Acosta —Juan A. Argerich — Eduardo Castex.

Sr. Pera (C. L.)—Señor presidente: Cuando la honorable cámara de diputados se encontraba ya engolfada en la discusión secreta de los armamentos que se consideran indispensables para la defensa nacional, el iniciador del proyecto (que en compañía de varios de mis distinguidos colegas tengo el honor de presentar á la consideración de la honorable cámara), recibía de la gobernación de la Pampa Central el telegrama siguiente:

Santa Rosa de Toay, agosto 18 de 1908.

«Suplícole respuesta. Estamos en peligro, por falta de recursos, de que se clausure el hospital de la Sociedad de beneficencia. Salúdalo su amigo.—*Francisco Cruz*, goberna dor interino».

La respuesta solicitada por el celoso y progresista gobernador interino de la Pampa se refería á la tramitación de una nota que había hecho llegar á mis manos (por su intermedio) la sociedad de beneficencia de Santa Rosa de Toay y que copiada á la letra dice así:

Santa Rosa de Toay, agosto de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

La sociedad de beneficencia de Santa Rosa de Toay, que tengo el honor de presidir, ha resuelto dirigirse á vuestra honorabilidad manifestando que sostiene un hospital con sus propios recursos, obtenidos en la fuente de la caridad pública, pues los beneficios de la lotería nacional no le alcanzan por la exclusión que hace la ley de las sociedades de los territorios nacionales.

Tengo el honor de acompañar una nota de la gobernación de la Pampa Central, que es suficiente para poner de relieve los beneficios que presta nuestra sociedad, no ya á los pobres sino al gobierno mismo, recibiendo en nuestro hospital á los vigilantes y detenidos que, enfermos ó heridos, nos envían de todo el territorio.

Honorable Congreso:

Tenemos necesidad urgente de construir dos pabellones, uno para enfermos contagiosos y otro para operaciones, como así mismo adquirir instrumentos de cirujía y aparatos antisépticos, para todos lo cual pedimos, por una sola vez, un subsidio de cincuenta mil pesos.

Será justicia, honorable Congreso.

Elena A. de del Sel, presidenta.
Rosa M. Sisinni, secretaria.

Yo le contesté, señor presidente, que me parecía más práctico y eficaz que la tramitación reglamentaria de una solicitud semejante, la presentación directa de un proyecto de ley sobre el asunto, porque así se podría demostrar más enérgica y palmariamente la urgencia de las obras y la necesidad del subsidio solicitado, auspiciando al mismo tiempo su más pronto y favorable despacho con el concurso de los diputados que mayor interés han demostrado siempre por la prosperidad de los intereses y el merecido bienestar de los habitantes de la Pampa.

Son buena prueba de la verdadera ansiedad con que ha sido recibido el ofrecimiento espontáneo de mi parte, los telegramas colectivos con que la iniciativa fué inmediatamente saludada á los cuatro vientos de la Pampa. Sólo recordaré entre todos ellos uno que me fué dirigido por los vecinos de Victorica, como demostración de los beneficios que le deben al hospital de Santa Rosa de Toay los vecinos de todo el vasto y cada vez más poblado territorio de la Pampa.

El vecindario de Victorica se expresa por su parte en estos términos:

Victorica, agosto 19 de 1908.

«Los suscritos, vecinos de Victorica, (Pampa Central), teniendo conocimiento de su generosa intervención en favor del hospital

Santa Rosa de Toay, adherímonos á tan honrosa obra y felicitámosle efusivamente por sus esfuerzos en beneficio del único establecimiento en su género en este territorio.— M. L. Ricárdez Llorens y Alonso, Angel Lobo, M. Bustos, E. Condannes, José Morales, T. Villamayor, Lucas Viniegra, Enrique Alonso, Enaldino Lemme, Vicente Morante, Vicente Lázaro, Jaime Sidebotilos, Domingo Lemme.»

Creo, señor presidente, que bastarían estos antecedentes y las consideraciones apuntadas para recomendar el proyecto de ese subsidio que se le debe al territorio de la Pampa, no sólo como un deber de rigurosa justicia y equidad, sino también hasta como una reparación de las deficiencias, por no decir de las injusticias de la ley.

Es sabido, señor presidente, que por la ley de loterías, los únicos excluídos de sus beneficios son precisamente los pobladores de los territorios nacionales.

No se concibe cómo ha podido ser sancionado semejante absurdo pero el hecho es así.

«Los beneficios de la lotería—dice textualmente la ley—serán distribuídos entre las instituciones de beneficencia de la capital federal y de las provincias.»

¿Y los territorios nacionales?

La ley no permite que se les devuelva un céntimo de lo que sus habitantes invierten semanalmente en billetes de lotería.

Y cuando su población crece, en la proporción no sólo notable sino sorprendente y hasta casi milagrosa de la Pampa, son las matronas de sus centros embrionarios—y por lo mismo más ó menos escasos de recursos—las que tienen que resolverse á salir y golpear de puerta en puerta para arbitrar recursos y levantar, como lo han hecho en Santa Rosa de Toay, un hospital donde puedan ser admitidos todos los enfermos, y entre ellos, naturalmente y en primera línea los que las policías, las cárceles ó los cuarteles les envían por lotes y en la forma imperativa de un decreto firmado por las autoridades del gobierno nacional.

Al pie de una nota denunciando la producción de un caso de infección, el gobernador de la Pampa se ve obligado á proveer lo único que puede hacer, decretando en cada caso: «Pase al hospital de beneficencia de la localidad para su curación.»

La sociedad de beneficencia de Santa Rosa de Toay ha atendido por humanidad hasta la fecha esas contínuas órdenes de admisión de enfermos, á las que no correspondieron jamás las análogas de pago, remuneración ó subsidio, por lo menos en la proporción debida ó razonable: pero como lo demuestran los documentos que me he permitido recordar á la honorable Cámara, las beneméritas damas de Santa Rosa de Toay y han llegado hasta el último límite de los sacrificios supremos, é impotentes para seguir soportando solas el peso de carga tan abrumadora, están resueltas á clausurar el hospital de la Pampa Central, si no se les ayuda á implantar y hacer posibles los servicios más indispensables para la atención de los heridos ó de los enfermos contagiosos que no es dable seguir asistiendo en las instalaciones insuficientes é inadecuadas del hospital actual.

A la luz de verdades tan amargas y de servicios tan meritorios, entregamos á la honorable cámara este proyecto filantrópico, recomendando le preste atención preferente la respectiva comisión.

—Pasa el proyecto á la comisión de presupuesto.

14

AUMENTOS DE SUELDOS Y DEL PERSONAL

DE LA ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Desde el 1º de enero de 1909, los sueldos de los miembros y demás personal superior y subalterno de la administración de justicia federal de la nación, serán los siguientes:

Suprema corte nacional

Ministros de la Suprema corte y procurador general de la nación, cada uno	$	2.500
Secretarios de la Corte, cada uno	"	1.800
Secretario del procurador general	"	800
Ujier	"	450
Intendente	"	400
Oficiales mayores, cada uno	"	450
Oficiales primeros, cada uno	"	300
Auxiliares ó escribientes para la Corte y el procurador general, c/u.	"	180

Ordenanzas primeros para la Corte, cada uno	$	120
Ordenanzas segundos para la Corte y el procurador general, cada uno	"	100

Cámaras federales

Cámara federal de la Capital:

Camaristas y procurador fiscal, c/u.	$	2.200
Secretarios, cada uno	"	1.100
Oficiales mayores ó pro-secretarios, cada uno	"	450
Oficial primero	"	300
Auxiliares ó escribientes para la cámara ó el procurador fiscal, c/u.	"	180
Mayordomo	"	120
Ordenanzas de la cámara y procurador fiscal, cada uno	"	100
Ujier	"	450

Cámara federal de la Plata

Camaristas y procurador fiscal, c/u.	$	2.000
Secretario	"	900
Ujier	"	300
Oficial primero	"	250
Auxiliares ó escribientes para la cámara ó el procurador fiscal, c/u.	"	120
Mayordomo	"	100
Ordenanzas de la cámara y procurador fiscal, cada uno	"	80

Cámara federal en el Paraná

Camaristas y procurador fiscal, cada uno	$	1.700
Secretario	"	800
Ujier	"	300
Oficial primero	"	250
Auxiliares ó escribientes para la cámara ó el procurador fiscal, cada uno	"	120
Ordenanzas de la cámara y procurador fiscal, cada uno	"	70

La cámara federal en Córdoba igual á la que antecede.

Juzgado federal de sección

Sección Capital

Jueces, cada uno	$	2.000
Secretarios, cada uno	"	800
Oficiales de justicia, cada uno	"	350
Ujieres, cada uno	"	300
Oficiales primeros, cada uno	"	300
Escribientes, cada uno	"	180
Ordenanzas, cada uno	"	100
Procuradores fiscales, cada uno	"	1.500
Secretarios para los mismos, cada uno	"	500
Escribientes para los mismos, cada uno	"	180
Ordenanzas para los mismos, cada uno	"	100
Defensores de pobres, incapaces y ausentes, cada uno	"	1000
Escribientes para los mismos, cada uno	$	180
Ordenanzas para los mismos, cada uno	"	100

Sección Buenos Aires—La Plata

Juez	$	1.700
Procurador fiscal	"	1.200
Defensor de pobres, incapaces y ausentes	"	800
Secretarios	"	600
Oficial de justicia habilitado	"	300
Oficiales primeros, cada uno	"	250
Ujier	"	250
Escribientes para el juzgado, procurador fiscal y defensor, cada uno	"	120
Ordenanza	"	80

Bahía Blanca

Juez	$	1.500
Procurador fiscal	"	1.000
Defensor de pobres incapaces y ausentes	"	500
Secretarios, cada uno	"	500
Oficial de justicia	"	250
Oficiales primeros, cada uno	"	200
Ujier	"	200
Escribientes, cada uno	"	100
Ordenanza	"	60

El personal de los juzgados de sección del Rosario, Santa Fe, Paraná, Córdoba y San Nicolás de los Arroyos con igual dotación que el de Bahía Blanca.

Juzgado federal de Concepción del Uruguay

Juez	$	1.800
Procurador fiscal	"	700
Defensor de pobres, incapaces y ausentes	"	450
Secretario	"	450
Oficial de justicia	"	200
Oficial primero ó pro-secretario	"	200
Ujier	"	200
Escribientes, cada uno	"	100
Ordenanza	"	60

El personal de los juzgados de sección de Mendoza, Tucumán y Corrientes, con igual dotación que el de Concepción del Uruguay.

Juzgado federal de San Juan

Juez	$	1.000
Procurador fiscal	"	600
Defensor de pobres, incapaces y ausentes	"	400
Secretario	"	400
Ujier-oficial de justicia	"	250
Oficial primero ó pro-secretario	"	200
Escribientes	"	100
Ordenanza	"	60

El personal de los juzgados de sección de San Luis, Santiago del Estero, Catamarca, La Rioja, Salta y Jujuy con igual dotación que el de San Juan.

Juzgados letrados de la Pampa Central

Juez	$	800
Fiscal	»	500
Defensor de pobres, incapaces y ausentes	»	800
Secretario	»	300
Ujier-oficial de justicia	»	150
Auxiliares ó escribientes	»	100
Ordenanza	»	50

El personal de los demás juzgados letrados de los territorios nacionales con igual dotación que los de la Pampa.

Médicos de los tribunales para la justicia federal y ordinaria de la Capital	$	1.000
Escribiente	»	180
Mayordomo y ordenanza	»	100

Art. 2º Los sueldos de los miembros y personas de las cámaras y juzgados ordinarios de la Capital, serán iguales á los fijados para la cámara y juzgados federales de la misma.

Art. 3º Elévase á cinco el número de miembros de las cámaras federales y á dos el de secretarios de la cámara federal de la Capital.

Art. 4º Créase un juzgado federal en lo civil y comercial para la sección Capital; un juzgado federal en la sección Córdoba y otro en la sección Buenos Aires con asiento en San Nicolás de los Arroyos.

Art. 5º Créase el puesto de ujier para los juzgados federales y juzgados letrados de los territorios nacionales.

Art. 6º Las asignaciones fijadas en el artículo 1º se entenderán sin perjuicio de las que determina la ley de presupuesto, por concepto de «gastos de traslación», de «secretaría», «publicación de edictos» etc. las que continuarán vigentes.

Art. 7º Comuníquese, etc.

G. Ferrer.—P. Olaechea y Alcorta.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Voy á ser muy breve para llenar la prescripción reglamentaria de fundar el proyecto presentado. Bien comprendo, por otra parte, que la cámara no está para escuchar discursos.

Este proyecto comprende cuatro ideas principales.

En primer lugar, se trata de un aumento general de sueldo á todos los funcionarios de la administración de justicia, desde los ministros de la Suprema corte hasta el último ordenanza que figura en los tribunales de la nación.

La razón de este aumento es la insuficiencia de las dotaciones actuales para que puedan atender debidamente sus funciones, garantir su independencia, su tranquilidad, su plenitud de trabajo en el desempeño de las funciones respectivas.

En segundo lugar, se trata de aumentar el personal de las cámaras de apelaciones.

La experiencia ha demostrado que las cámaras compuestas de tres miembros no son suficiente garantía ni bastan para atender el trabajo que á ellas se les encomienda. Con frecuencia se producen excusaciones ó recusaciones: y hasta por enfermedad de los vocales de las cámaras tienen que ir los jueces de primera instancia á suplir y á integrar el tribunal, lo que importa una grave irregularidad, pues los jueces de primera instancia deben ser únicamente jueces y no pueden ir á formar parte de los tribunales de apelación.

En tercer lugar, figura en el proyecto la creación de tres juzgados de sección: uno en la provincia de Buenos Aires con asiento en San Nicolás de los Arroyos, cuya necesidad es sentida, no sólo en la provincia, sino aquí en la misma Capital donde viene á repercutir la falta de ese juzgado; otro en la provincia de Córdoba, cuyo aumento de población lo exige necesariamente; y finalmente otro en la capital federal por ser insuficientes los dos juzgados para la jurisdicción civil y comercial.

Por último, se proyecta la creación de un empleado que es de absoluta necesidad en todos los juzgados: un ujier para las notificaciones á domicilio. La ley procesal impone la obligación de hacer estas notificaciones el secretario del juzgado; pero no es un misterio para ninguno de los señores diputados, ni para nadie que conozca nuestro foro, pues no es de ahora sino de treinta ó cuarenta años atrás, que el secretario del juzgado jamás hace las notificaciones á domicilio. Se hacen por empleados subalternos del juzgado sin responsabilidad y sin garantía de ningún género.

De manera, entonces, que para que

no sea burlada la ley y se proceda con la corrección y seriedad debida, es indispensable la creación de un empleado especial, encargado de atender esa función.

Es esta la razón por la cual pido la creación de un ujier para cada uno de los juzgados.

Para los juzgados que tienen menor trabajo, como ser los federales y los de los territorios, no se establece la creación de este nuevo empleo, pues las notificaciones se encomiendan al mismo oficial de justicia, que con un pequeño aumento en el sueldo que le corresponde puede llenar perfectamente bien las dos funciones.

Estos son en general los lineamentos del proyecto que hemos presentado. Creo que él responde á una necesidad evidente de la administración de justicia; y por eso pido á mis honorables colegas quieran prestarle su apoyo á fin de que pase á estudio de la comisión respectiva.

—Suficiente apoyado pasa á la comisión de presupuesto.

15

SUBSIDIOS

A SOCIEDADES RURALES

Sr. Presidente—Se va á pasar á la consideración del asunto que motivó la moción del señor diputado Pera.

SANCIÓN DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Acuérdase á las sociedades rurales de la provincia de Córdoba, treinta mil pesos; á las de Santa Fe, Rosario y Rafaela, la cantidad de veinte mil pesos moneda nacional á cada una; á las de Gualeguaychú, Tucumán y Comodoro Rivadavia, la de quince mil pesos moneda nacional á cada una; á las de Gualeguay, La Paz (Entre Ríos), Mercedes (Corrientes) y Concordia, diez mil pesos moneda nacional á cada una; y á las de Concepción (Corrientes), Villa Mercedes (San Luis) y La Rioja, cinco mil pesos á cada una, para contribuir á la celebración de las ferias rurales que estas sociedades realizarán en el corriente año.

Art. 2°. Estos gastos se harán de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 3°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 31 de julio de 1908.

E. Cantón
A. M. Tallaferro
Prosecretario.

SANCIÓN DEL SENADO

Buenos Aires, agosto 11 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Tengo el honor do comunicar al señor presidente que el honorable Senado ha considerado en sesión de la fecha el proyecto de ley venido en revisión acordando subsidios á varias sociedades rurales, y ha tenido á bien modificar el artículo 1° como sigue:

Artículo 1° Acuérdase á la sociedad rural de Córdoba, $ 25.000; á la de Santa Fe, $ 15.000; á la del Rosario, $ 25.000; á la de Rafaela, $ 10.000; á la de Gualeguaychú, $ 15.000; á las de Villaguay y Concordia, $ 10.000 á cada una; á las de La Paz, Paraná y Gualeguay, $ 5.000 á cada una; á la de Comodoro Rivadavia, $ 10.000; á la de Salta, $ 20.000; á la sociedad Bolsa vitivinícola de Mendoza, $ 20.000; á la sociedad rural de Bell-Ville, $ 10.000 á la de Mercedes (Corrientes) $ 10.000; á las de Cuncepción (Corrientes), Villa Mercedes (San Luis), Rioja y Jujuy, $ 10.000 á cada una; y á la de Tucumán, $ 15.000. Estas sumas se invertirán en instalaciones.»

Dios guarde al señor presidente.

D. E. Palacio.
Adolfo M. Labougle,
Secretario.

Sr. Guasch Leguizamón — Pido la palabra.

Para rogar á la cámara que quiera aceptar los aumentos introducidos por el honorable Senado. Me parece que todos son igualmente justos; y tratándose de la sociedad rural de Salta, deseo decir que es la primera feria ganadera que va á realizar; de modo que, aun cuando la suma que se le acuerde está aparentemente en desproporción con la concedida á otras sociedades de la misma ó mayor importancia, es merecida si se tiene en cuenta que necesita construir todas las instalaciones que aque-

llas ya han levantado con el concurso del estado nacional.

Sr. Rodríguez Jurado — Pido la palabra.

Creo que el propósito de la cámara es insistir en su primera sanción; por consiguiente, yo haría indicación para que se votara en globo en esta forma: si se insiste en la primitiva sanción y se acepta la modificación del Senado en cuanto importa la ampliación ó inclusión de otras partidas.

Sr. Guasch Leguizamon—Pido la palabra.

Me parece que sería más prudente y práctico que la cámara aceptara las modificaciones, porque de lo contrario, es decir si el proyecto vuelve al Senado, la ley se sancionará inoportunamente, dado que, según se me informa, el propósito es realizar estas exposiciones en la segunda quincena de septiembre.

Sr. Freyre—Pido la la pabra.

He cambiado ideas con los miembros de la comisión de agricultura, y todos están de acuerdo en que la cámara insista en su primitiva sanción; y á la vez, en aceptar las ampliaciones que ha hecho el Senado acordando subsidios á otras provincias que no los habían solicitado.

Este es el criterio que prevalece entre los miembros de la comisión.

Sr. Rodríguez Jurado — A eso tiende mi moción, señor presidente.

Sr. Freyre—La comisión acepta los aumentos que ha hecho el honorable senado.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

Voy á acompañar á la comisión en cuanto á aceptar las modificaciones introducidas por el honorable Senado, agregando otros subsidios que la cámara no había acordado; y voy á pedir á la cámara que insista en su sanción respecto del subsidio de diez mil pesos á la sociedad rural de Gualeguay y á la sociedad rural de La Paz, pues no hay razón de ninguna naturaleza para la rebaja á cinco mil que hace el honorable Senado.

La sociedad rural de Gualeguay va en Entre Ríos á la cabeza del movimiento en favor de la mestización de los ganados, y la sociedad de La Paz, como ya tuve ocasión de demostrarlo á la cámara, necesita esos diez mil pesos para completar sus instalaciones, que cuestan 25.000 pesos y que deben terminarse en este año.

Hago moción, entonces, para que se insista en la primitiva sanción, porque nada justifica esta rebaja de cinco mil pesos en la suma acordada por la honorable cámara.

Sr. Freyre—En lo que he manifestado anteriormente están comprendidas las subvenciones á que se refiere el señor diputado por Entre Ríos.

Los subsidios son insignificantes para los gastos que es necesario hacer en instalaciones.

Me consta que algunas sociedades han tenido que contestar á los pedidos de varias casas importadoras de máquinas de la capital, que no tienen locales donde instalarias.

Estas subvenciones son migajas que se dan á las provncias, y debe haber un criterio más amplio para fomentar nuestras industras.

Ninguna de esas sociedades rurales tiene todas las instalaciones necesarias, y acordarles estos subsidios es el medio de fomentar la riqueza de esas provincias, cuyos progresos se ponen de manifiesto en esos torneos anuales.

Tenemos la sociedad rural del Rosario que está haciendo instalaciones y no pueda satisfacer los pedidos de local de las casas de Buenos Aires.

Por estas consideraciones, pido á la cámara que quiera proceder como lo aconseja la comisión, para que este proyecto sea despachado en la forma en que se sancionó anteriormente, aceptando también, de acuerdo con el criterio de la comisión, los aumentos que ha hecho el honorable Senado.

Sr. Presidente — ¿Acepta la moción el señor diputado?

Sr. Guasch Leguizamón—De todos modos, y al sólo efecto de ganar tiempo, me agradaría que la cámara votase esa moción, sin poner en ella un interés fundamental.

Sr. Presidente—Se votarán por su orden las indicaciones: la del señor diputado por Salta es en el sentido de que sean aceptadas las modificaciones introducidas por el Senado.

—Se vota esta moción y resulta negativa.

Sr. Guasch Leguizamón—La cámara ha hecho bien en no aceptar mi moción, pues recien me apercibo de que el Senado, no sólo había introducido aumentos, sino también disminuciones, lo que no entraba en mi propósito acep-

tar. La pésima acústica del recinto no me permitió comprender bien lo que los señores diputados decían.

Sr. Presidente—Se va á votar si la honorable cámara insiste en su primitiva sanción, y acepta las nuevas partidas introducidas por el honorable Senado.

Sr. Vivanco—Me parece que esa forma es incongruente.

Sr. Presidente—Puede suprimirse la primera parte.

Sr. Vivanco—No puede la cámara insistir y aceptar.

Lo que la cámara tiene que hacer es aceptar ó rechazar las modificaciones: no puede insistir en unas y aceptar otras.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Entiendo que la dificultad está perfectamente resuelta por el reglamento que establece que, cuando se trata de una ley en revisión, no es posible votar sino de acuerdo con las formas estrictas establecidas para cada caso. Debe ponerse sencillamente á votación cada partida, para decidir si la cámara acepta ó no la modificación introducida. De manera que reclamo el cumplimiento de las disposiciones del reglamento.

Sr. Presidente—Se va á poner á votación como lo establece el reglamento, y el resultado será exactamente igual y armónico con los deseos del señor diputado.

Se puede prescindir de toda votación y entrar á tratar directamente el asunto.

Sr. Secretario Ovando—El honorable Senado dice: «Acuérdase á la sociedad Rural de Córdoba 25.000 pesos.» La honorable cámara acordaba 30.000 pesos á las sociedades rurales de la provincia de Córdoba.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Hay interés en aceptar la modificación del Senado, porque la sociedad rural de Córdoba es la única que está dentro de las condiciones expresadas por el señor miembro informante de la comisión para merecer estos subsidios; las demás son sociedades de carácter particular que reparten dividendos á sus accionistas.

Hay, pues, interés de parte de la cámara en aceptar la modificación del Senado.

Sr. Presidente—Se votará si se acepta la modificación introducida por el honorable Senado.

—Resulta afirmativa.

Sr. Secretario Ovando — La segunda modificación es la siguiente: el honorable Senado dice: «á la de Santa Fe 15.000». La honorable cámara había votado 20.000 pesos.

Sr. Candioti—¿Cuánto rebaja el Senado?

Sr. Secretario Ovando—Cinco mil pesos.

Sr. Candioti—Estoy en contra de la rebaja.

Sr. Presidente — Se votará si se acepta la disminución introducida por el honorable Senado.

—Resulta negativa.

Sr. Secretario Ovando—El honorable Senado acuerda á la sociedad del Rosario 25.000 pesos, á la que la cámara asignaba 20.000.

—Se aprueba la modificación leída.

Sr. Secretario Ovando—El honorable senado adjudica á la sociedad de Rafaela 10.000 pesos. Esta cámara le había acordado con 20.000.

—Se rechaza esta modificación.

Sr. Secretario Ovando—El senado asigna á la sociedad de Gualeguaychú 15.000 pesos, igual suma á la acordada por la cámara.

A la de Villaguay y Concordia el senado les asigna diez mil pesos á cada una.

—Se vota y aprueba esta modificación.

Sr. Secretario Ovando—A las de La Paz, Paraná y Gualeguay, el senado les asigna cinco mil pesos á cada una. La honorable cámara había acordado á las de Gualeguay y La Paz diez mil pesos á cada una, y no incluía la de Paraná, que es partida nueva.

Sr. Presidente—Se va á votar si se acepta esta modificación.

Sr. Zavalla—Pido que se vote por partes. Primero debe votarse la disminución hecha por el Senado de cinco mil pesos á las de Villaguay y La Paz; y después, el agregado de Paraná con cinco mil pesos.

Sr. Hernández (S. Z.)—Toda la diferencia es de cinco mil pesos. Con agregar 5.000 pesos á Paraná, todo queda arreglado.

Sr. Presidente—Es que ya no podemos agregar nada.

Sr. Secretario Ovando—La cámara había votada para las sociedades de Gualeguay y La Paz diez mil pesos cada una, y el Senado reduce las partidas á cinco mil; agregado la de Paraná, que la cámara no había incluído.

Sr. Hernández (S. Z.)—Es lo justo y lo que debe votarse.

Sr. Presidente—Se debe votar la modificación del Senado tal como viene.

Sr. Fonrouge—Debe votarse por partes: primero, si la cámara insiste en su primera sanción....

Sr. Presidente—No es caso de insistencia, señor diputado.

Sr. Fonrouge—...y en seguida votaremos la seguuda parte, que incluye á Paraná.

Sr. Presidente—Entonces se pondrá á votación en esta forma: primero, la disminución referente á Gualeguay y La Paz, y después, la partida nueva de Paraná.

—Se vota si se acepta la disminución del senado, y resulta negativa.

—Se vota si se acepta la inclusión de Paraná, y resulta afirmativa.

Sr. Secretario Ovando—El honorable Senado disminuye á diez mil pesos la sanción de la cámara, respecto de la sociedad rural de Comodoro Rivadavia, á la cual se habían asignado quince mil pesos.

—Se vota la modificación y resulta negativa.

Sr. Secretario Ovando—El honorable Senado sanciona como partida nueva veinte mil pesos á la sociedad rural de Salta.

—Se vota y acepta esta modificación.

Sr. Secretario Ovando—El honorable Senado agrega dos nuevas partidas: veinte mil pesos á la sociedad Bolsa vitivínicola de Mendoza y diez mil pesos á la sociedad rural de Bell-Ville.

—Se votan estas partidas y resulta afirmativa.

Sr. Secretario Ovando—El honorable Senado asigna diez mil pesos á la sociedad rural de Mercedes y otro tanto á la de Concepción, (Corrientes) conforme lo había sancionado la cámara; y aumenta cinco mil pesos á la de Villa Mercedes, en San Luis, que la cámara había votado con cinco mil pesos.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Secretario Ovando—Las últimas modificaciones son: aumento de cinco mil pesos á la sociedad de La Rioja, á la que la cámara había acordado cinco mil pesos, y creación de una partida nueva de diez mil pesos para la sociedad rural de Jujuy.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Guasch Leguizamón — Pido la palabra.

Hago moción para que se autorice á la presidencia á comunicar inmediatamente estas sanciones al Senado.

Sr. Presidente—Así se hará, señor diputado, porque se va á levantar la sesión pública para pasar á secreta.

Sr. Secretario Ovando—Aun falta algo.

La honorable cámara establecía que estas subvenciones eran «para contribuir á la celebración de las ferias rurales que estas sociedades realizarán en el corriente año». El honorable Senado no acepta esta leyenda sustituyéndola por esta otra: «Estas sumas se invertirán en instalaciones».

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Voy á votar por la insistencia en esta sanción, porque la mente de la cámara ha sido manifiestamente en el sentido de que estas subvenciones se acuerden á las sociedades instaladas que van á celebrar torneos en el corriente año y no á las que todavía están por instalarse.

Sr. Presidente—Se va á votar si se acepta ó no la modificación del honorable Senado.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Deseo saber si lo que votamos nosotros es que estos fondos sean para las sociedades instaladas ó á instalarse.

Sr. Presidente—Lo único que la presidencia puede poner á votación, es si se acepta ó no la leyenda introducida por el honorable Senado.

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

Voy á votar por la modificación introducida por el honorable Senado, porque me parece que aceptándola la cámara habrá asegurado la seria inversión de las sumas con que concurre al desenvolvimiento de las sociedades rurales de la república.

La modificación se refiere á sociedades rurales que existen ya, tengan ó no instalaciones propias, con tal que estén bien constituidas. Es claro que las que tengan ya instalaciones podrán ampliarlas ó mejorarlas con este subsidio.

Lo que ha tratado de evitar el honorable Senado es que estas sumas se distraigan en gastos puramente transitorios, que no se le dé un carácter permanente á su inversión. Es necesario que al dinero con que la nación contribuye á obras de este carácter se le dé la debida inversión. Y me parece, entonces, que la cámara, aceptando la modificación del Senado habrá contribuido á que este propósito se realice.

Por esta razón voy á votar por la modificación del honorable Senado.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Me veo en la necesidad de ampliar las razones que tuve para fundar mi voto en el sentido de no aceptar las modificaciones del Senado, porque la enmienda manifiesta un destino expreso, que es el de ser invertidas las sumas por las sociedades en gastos de instalación, merced á lo cual se llegaría á esta incongruencia: que habiendo sido la mente de la cámara, que es la iniciadora de la ley, ayudar á las sociedades existentes é instaladas, resultaría que con arreglo á la leyenda del Senado, las sociedades ya instaladas no podrían recibir estos subsidios.

Varios señores diputados—Que se vote.

Sr. Méndez Casariego—Me parece que cualquiera de las dos fórmulas va á resultar defectuosa; pero me parece que la del honorable Senado lo es menos, pues de aceptarse la sanción primitiva, la sociedad vitivinícola de Mendoza no podría retirar su subsidio, por decir la leyenda de la cámara de diputados que es para la «celebración de exposiciones ó férias» y esta sociedad no puede hacer exposiciones rurales ó ferias de esta clase.

Por esa razón es que, creyendo defectuosas las dos fórmulas, reputo que lo es menos la del Senado, que es la que me parece que debemos aceptar.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota si se acepta la modificación introducida por el horable Senado y resulta afirmativa.

Sr. Fonrouge—Pido que se rectifique la votación.

—Rectificada la votación, resulta afirmativa de 37 votos.

Sr. Presidente—Queda terminada la sesión pública y pasará la honorable cámara á sesión secreta.

—Son las 4.35 p. m.

AGOSTO 28 DE 1908

34ª REUNIÓN. 20ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alvarez, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, Balestra, Barraquero, Barraza, Calderón, Calvo, Candioti, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Cernadas, Cornejo, Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Escobar, Ferrer, Fonrouge, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Gonnet, González Calderón, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López Mañán, Luro, Martínez, Méndez Casariego, Mitre, Molina, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G)., Olmedo, Ortega Ortiz (A.), Ortiz (I.), Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Piñero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Santamarina, de la Serna, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala.—**Ausentes con licencia:** Contte, Drago, O'Farrell, Terrosa.—**Con aviso:** del Barco, Cantón (Z.), Carbó, Castro, Campos, Freyre, Frías, Galigniana Segura, García (L.), Ibáñez, López, Montenegro, Ortiz de Rozas, Zavalla. — **Sin aviso:** Alsina, Bejarano, Breard, Cordero, Doyhenard, Fernández, Goenaga, Grandoli, Hernández (M.), Maza, Mugica, Meyer Pellegrini, Pinasco, Salvá, Sosa Carreras, Varela.

SUMARIO N.º 34

1

Aprobación del **acta** de la sesión anterior.

2

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda por 35.000 pesos para el **pago de honorarios** á los ingenieros señores Valentín Virasoro y Víctor M. Herrera.

3

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley autorizando la inversión de 150.000 pesos en la adquisición de **trenes tipo Renard**.

4

Mensaje del Poder ejecutivo remitiendo el proyecto de **presupuesto de gastos del Concejo nacional de educación** para 1909.

5

Mensaje del Poder ejecutivo comunicando la remisión de ejemplares de la obra titulada **«La República Argentina en la conferencia internacional de la paz,** en La Haya, en 1907».

6

Comunicaciones del Senado.

7

Moción para tratar con preferencia dos proyectos de ley, uno relativo á la **renovación del material del ferrocarril Central Norte** y otro á las obras del **dique de Cadillal.**—Se aprueba la primera.

8

Despacho de las comisiones.

9

Moción para tratar con preferencia un despacho de la comisión de presupuesto acordando un **subsidio** á la asociación «Guardia de honor».

10

Moción de preferencia en favor de un despacho de la comisión de peticiones en una solicitud referente á liquidación de **pensiones de deudos de guerreros del Brasil**.

11

Se aprueba una moción de preferencia en favor del despacho de la comisión de obras públicas relativo á las obras del **dique del Cadillal**.

12

Diversas **peticiones particulares**.

13

Proyecto de ley, por los señores diputados D. Maza y J. Castro, sobre **construcción de tres caminos** en la provincia de Catamarca.

14

Proyecto de ley, por el señor diputado Juan Balestra y otros, mandando practicar estudios para la prolongación del **ferrocarril de Goya á San Diego** (provincia de Corrientes).

15

Proyecto de ley, por el señor diputado Manuel Carlés y otros, sobre subscripción á la obra **Atlántida Conquistada** del señor Leopoldo Diaz.

16

Proyecto de ley, por el señor diputado A. Carbó, acordando **pensión** á la señora Dolores Clariá de Ceballos.

17

Proyecto de ley, por el señor diputado Julio M. Terán y otros, acordando **pensión** á la señora Elena H. de Rodríguez.

18

Proyecto de ley, por el señor diputado F. Guasch Leguizamón, creando una **escuela de vigilantes** en la Capital.

19

Proyecto de ley, por el señor diputado Juan Balestra y otros, sobre **concesión de retiro** á empleados y agentes de policía y jefes, oficiales y tropa del cuerpo de bomberos.

20

Proyecto de ley, por el señor diputado Juan Balestra y otros, modificando el artículo 9 de la ley número 4870, referente á las **condiciones para obtener jubilación**.

21

Proyecto de ley, por el señor diputado A. Gigena, reglamentando el funcionamiento de los **hipódromos y campos de carreras**.

22

Proyecto de ley, por el señor diputado M. Carlés y otros, acordando un **subsidio** á la señora viuda del doctor Guillermo Torres, ex procurador del tesoro.

23

Proyecto de ley, por el señor diputado Julio A. Roca y otros, acordando **pensión á la** señora Martina Ojeda de Tornú é hijos menores.

24

Moción para que la comisión de peticiones despache con preferencia un proyecto de ley acordando un **subsidio** á la biblioteca Alberdi de Santa Rosa de Toay.

25

Moción para que la comisión de peticiones despache con preferencia un proyecto de ley acordando **pensión** á las nietas de don Domingo Faustino Sarmiento.

26

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto acordando un **subsidio á** la asociación «Guardia de honor».

27

Termina la consideración del despacho de las comisiones de obras públicas y de agricultura en el proyecto de ley de **fomento de los territorios nacionales**.

28

Informe de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley motivado por la solicitud del señor Héctor Zaldarriaga sobre construcción de un **ferrocarril de Rufino á San Nicolás**.

—En Buenos Aires, á 28 de agosto 1908, el señor presidente declara abierta la sesión á las 4 y 15 p. m., con asistencia de los señores ministros de obras públicas don Ezequiel Ramos Mexía, y de agricultura don Pedro Ezcurra.

1

ACTA

—Se lee y aprueba el acta de la sesión anterior.

2

CRÉDITO SUPLEMENTARIO

PAGO DE HONORARIOS

Buenos Aires, agosto 22 de 1908.

Honorable Congreso:

Por decreto de 30 de marzo de 1905, el Poder ejecutivo designó á los ingenieros señores Valentín Virasoro y Víctor M. Herrera, para que de acuerdo con las personas que nombrase el gobierno de la provincia de Buenos Aires, fijaran los límites de los terrenos adquiridos por la Nación con motivo de la compra del puerto de La Plata.

Los peritos designados practicaron los trabajos de que instruye en síntesis el expediente que tengo el honor de acompañar, y cuyo informe fué presentado al ministerio de hacienda.

Posteriormente solicitaron el pago de los honorarios correspondientes, estimándolos en cuarenta mil pesos moneda nacional para cada uno, ó sea ochenta mil pesos en total.

Pasada la solicitud y los antecedentes respectivos á informe de la oficina de servicio y conservación de los puertos de la Capital y La Plata, ésta justipreció los referidos trabajos, según lo especifica la planilla agregada á fojas 6 del expediente adjunto, en la suma de treinta y cinco mil pesos moneda nacional, por cuyo importe el Poder ejecutivo solicita de vuestra honorabilidad la sanción de un crédito extraordinario, en la forma del proyecto de ley acompañado.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Abrese un crédito extraordinario de treinta y cinco mil pesos moneda nacional á favor del ministerio de hacienda, para abonar á los señores ingeniero don Valentín Virasoro y don Víctor M. Herrera, los honorarios correspondientes á los trabajos de mensura de los terrenos del puerto de La Plata, practicados en virtud del decreto del Poder ejecutivo de marzo 30 de 1905.

Art. 2° Dicha erogación será hecha con rentas generales é imputada á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

IRIONDO.

(A la comisión de presupuesto).

3

TRENES RENARD

Buenos Aires, agosto 22 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

Preocupado el Poder ejecutivo de fomentar por todos los medios que estén á su alcance el desarrollo del intercambio comercial en las provincias del norte de la república, satisfaciendo así una necesidad cada día más imperiosa, y convencido de que las facilidades del transporte son las que más contribuyen al propósito enunciado, se dirige á vuestra honorabilidad solicitando autorización para invertir la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 150.000 m/n) en la adquisición de dos trenes automóviles sistema Renard, con los que se ampliarían los servicios ferroviarios del Estado.

La adoptación del sistema tipo Renard, por la mayoría de las naciones de Europa y los resultados obtenidos, hacen que el Poder ejecutivo lleve á conocimiento de vuestra honorabilidad la propuesta presentada al ministerio de obras públicas, y de que instruye el expediente que se acompaña y en cuyo mérito solicita la sanción del adjunto proyecto de ley.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 150.000 m/n) de curso legal, en la adquisición de dos trenes tipo Renard.

Art. 2° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

Buenos Aires, agosto 18 de 1908.

Señor ministro:

Como ampliación á los servicios ferroviarios del estado, este ministerio considera conveniente la adquisición de dos trenes automóviles sistema Renard, con los que se podrá servir las poblaciones extendidas á lo largo de los caminos nacionales, en la parte norte de la república, principalmente.

Su importe será, aproximadamente de pe-

sos 150.000 moneda nacional; pero como no existe en el presupuesto vigente partida á que imputar este gasto, sería indispensable solicitarla del honorable Congreso, por lo que en tal sentido me dirijo á vuecencia, conforme á lo establecido en el acuerdo de fecha 10 de junio próximo pasado.

El establecimiento de esta clase de servicios, sería recién un ensayo para nosotros, pero de resultados positivos, seguramente, en vista del que ha dado en otros países, y de la naturaleza de las regiones en las cuales se establecería.

El camino de Embarcación á Yacuiba y el de Andalgalá á Concepción, podrían ser los primeros en soportar este ensayo, el que posteriormente se haría extensivo á los demás que sirven regiones donde no es posible establecer líneas férreas.

En cuanto á los resultados financieros, el ministerio espera que con el producto de los fletes por transporte de mercaderías y materiales, se podrá, no sólo atender los gastos de explotación, sino que también á los que requiera la reparación de los caminos donde circule el tren Renard.

Por tanto, pido á vuecencia quiera servirse recabar del honorable Congreso la expresada suma.

Saludo á vuecencia con mi más distinguida consideración.

E. Ramos Mexía.

(*A la comisión de presupuesto.*)

4

PRESUPUESTO

DEL CONSEJO NACIONAL DE EDUCACIÓN

Buenos Aires, agosto 21 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad remitiéndole el proyecto de presupuesto del Consejo nacional de educación para el ejercicio económico de 1909, formulado por el mismo Consejo en virtud de lo establecido en el inciso 7° del artículo 57 de la ley 1420 de 8 de julio de 1884.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
R. S. Naón.

(*A la comisión de presupuesto.*)

5

CONFERENCIA INTERNACIONAL DE LA PAZ

Buenos Aires, agosto 28 de 1908.

Señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación, doctor Eliseo Cantón.

El Poder ejecutivo tiene el honor de comunicar al señor presidente que por separado se envían 185 ejemplares del libro titulado «La República Argentina en la segunda conferencia internacional de la paz—La Haya 1907», á fin de que sean distribuidos entre los señores miembros de esa honorable Cámara.

Esta publicación contiene los siguientes documentos: «informes de la delegación argentina; actas de la misma; convenciones sancionadas por la conferencia y suscriptas por nuestra delegación; tratado de arbitraje negociado y suscripto con los delegados de su majestad el rey de Italia».

Con la remisión de esos documentos queda satisfecho el deseo expresado en la minuta de comunicación de esa honorable Cámara fecha 5 de junio último.

Dios guarde á vuestra honorabilidad

J. FIGUEROA ALCORTA.
V. de la Plaza.

6

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley sobre construcción de varias líneas telegráficas en la provincia de Santa Fe.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley, modificado, autorizando al Poder ejecutivo á entregar al gobierno de la provincia de Santa Fe $ 858.181.98, como saldo de la suma con que la nación contribuye á la construcción del puerto de ultramar de la ciudad de Santa Fe.—(*A la comisión de obras públicas.*)

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta 8.012.035 pesos moneda nacional en la compra de locomotoras, vagones y maquinarias para los talleres de Tafí Viejo y renovación de vías del ferrocarril Central Norte.

SANCIONES DEFINITIVAS:

—Proyecto de ley acordando subsidios á varias sociedades rurales.—(*Al archivo*).

—Proyecto de ley sobre inversión de 6.000.000 de pesos moneda nacional en la defensa agrícola.—(*Al archivo*).

—Proyecto de ley acordando un premio de 50.000 pesos moneda nacional al que descubra el procedimiento más eficaz y económico para destruir la plaga *diaspis pentágona*. (*Al archivo*).

—Proyecto de ley autorizando la inversión de 400.000 pesos en la terminación del hospital de clínicas de Córdoba.—(*Al archivo.*)

DESECHADO:

—Proyecto de ley acordando al ministerio de agricultura un crédito extraordinario por pesos 37.187.60, como saldo de la subvención acordada á la comisión liquidadora de la Exposición continental.—(*Al archivo,*)

7

MOCIONES

FERROCARRIL CENTRAL NORTE
DIQUE DEL CADILLAL

Sr. López Mañán—Pido la palabra. El proyecto de ley sobre compra de materiales y renovación de vías del ferrocarril central norte de que acaba de dar cuenta á la cámara el señor secretario, ha sido sancionado por el honorable Senado con manifestaciones relativas á su urgencia, á raíz del informe producido por el Poder ejecutivo, acerca del estado en que se hallan las vías de propiedad de la nación para responder á las necesidades premiosas del comercio y de las industrias de las provincias que sirve ese ferrocarril.

La sanción del honorable Senado no hace sino arbitrar los fondos solicitados ya por el Poder ejecutivo en su mensaje del 13 de diciembre de 1907, en que propone la venta del ferrocarril andino, de cuyo precio destinaba la suma de 7.490.000 pesos para reparación de vías, compra de locomotoras y vagones para el servicio de los ferrocarriles de propiedad de la nación.

El Poder ejecutivo ha vuelto á insistir en este plan por su mensaje de 5 de julio próximo pasado, en que modifica el proyecto primitivo que venía aparejado con el proyecto de la fusión.

La índole de las exigencias de toda clase sentidas no ahora sino de mucho tiempo atrás, relativas al servicio de los ferrocarriles del estado; las manifestaciones hechas por el Poder ejecutivo en su mensaje en que declara que aprovecha la oportunidad que le ofrece la minuta del honorable Senado para demostrarle la urgente necesidad de proveer los medios exigidos imperiosamente por las circunstancias, á fin de dotar á este ferrrocarril de las locomotoras y vagones necesarios y de los medios de reparar sus vías; y por otra parte, señor presidente, las obligaciones de la República acerca de la nación vecina de Bolivia, al límite de la cual ha hecho llegar la línea férrea, que ha sido inaugurada recientemente, y que se halla imposibilitada de hacer los servicios regulares que provoca el tráfico internacional, además de tener la carga impuesta por la ley llamada Mitre, de emplear en la construcción las maderas duras del país, en tanto que el estado que tiene la línea única que puede proveerla, no tiene materiales de transporte; todo esto me induce á someter á la honorable cámara la moción de que este asunto sea tratado sobre tablas, una vez concluído el que está pendiente de su consideración, relativo al fomento de los territorios nacionales.

Hago extensiva esta moción al proyecto ya despachado por la comisión de obras públicas, relativo al mensaje del Poder ejecutivo en que solicita un crédito de 400.000 pesos con destino al cumplimiento de la ley 5024 sobre construcción del dique del Cadillal. Se trata de construir un ramal férreo que apresurará en dos años la construcción de esa obra, economizando, en consecuencia, los intereses que representaría la demora de igual tiempo en librar al servicio público un capital aproximado de 6.000.000 de pesos.

Dejo, pues, fundada la moción que he formulado.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Para no oponerme, señor presidente, á la moción que acaba de formular mi colega el señor diputado por Tucumán, y en atención á la gravedad é importancia del asunto de que se trata, le pediría que la modificara en términos que serían satisfactorios para los deseos muy legítimos que la inspiran, y que al propio tiempo impedirán que se sancionara con precipitación un asunto que realmente tiene importancia, como lo indica su monto de 8.000.000 de pesos.

Yo deseo que este asunto tenga el trámite reglamentario: que pase á la comisión respectiva, y en todo caso, que la cámara resuelva que esa comisión se dedique con preferencia á su estudio y lo despache á la mayor brevedad.

Este asunto, como digo, es de grandísima importancia, no solo porque en-

vuelve propiamente un punto de vital importancia y de palpitante actualidad siempre en el país, sino también porque se trata de una erogación crecida que se propone hacer de rentas generales, aunque en otro artículo se establece que la suma debe devolverse á la tesorería nacional, cuando se haga una operación como las que está en trámite ante el honorable Congreso sobre venta de uno de los ferrocarriles.

Si hay razones de urgencia para tratar este asunto, no son de tal naturaleza que nos obliguen á dejarlo hoy mismo despachado. Puede muy bien demorarse 3, 4, 8 días, sin ningún perjuicio para el interés público ni para el de esos ferrocarriles.

En consecuencia, si el señor diputado aceptara la modificación propuesta, creo que habría satisfecho sus deseos. No siendo así, yo me opongo resueltamente á dicha indicación.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

La moción que he presentado se refiere á dos asuntos...

Sr. Padilla—Me refiero al del ferrocarril, nada más.

Sr. López Mañán—Y ninguno de ellos es objeto de observación por parte del señor diputado.

Sr. Presidente—La cámara ha resuelto ocuparse en la sesión de hoy de todos los despachos de la comisión de obras públicas.

Sr. López Mañán—Si me permite el señor presidente?... El segundo ha sido despachado por la comisión de presupuesto, no por la de obras públicas y es relativo al cumplimiento de la ley 5024.

Sr. Padilla—El del Cadilal ha sido despachado por la comisión de presupuesto. De ello no hago observación, porque está despachado; me refiero al crédito de ocho millones para la compra de tren rodante de los ferrocarriles del estado.

Sr. López Mañán—Continúo, señor presidente.

La moción que he hecho no reviste la gravedad que el señor diputado le asigna, y es por esta razón que me veo en la dura necesidad de no poder asentir á la modificación que propone. Y no la reviste, porque se trata, más que de una erogación de rentas generales, de un anticipo que debe hacerse con un propósito de imprescindible necesidad, como lo hace notar el Poder ejecutivo, anticipo que requiere la sanción legislativa por nuestro sistema de legislación. En otros países, los mismos ministerios de hacienda están autorizados á hacer esta clase de anticipos, y entra en el mecanismo de las leyes orgánicas de ferrocarriles. En Francia, por ejemplo, se hace este género de operaciones. Ahora el proyecto sancionado por el Senado, dispone que una vez que se arbitren los fondos para este objeto, sea vendiendo el Andino, ó de otra manera, se reembolse á rentas generales la suma de ocho millones.

Por esta razón no puedo modificar la moción.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Desearía saber si este proyecto que viene en revisión del honorable Senado y que autoriza á adquirir el tren rodante para el ferrocarril central norte, ha pasado á la comisión de obras públicas ó á la de presupuesto.

Sr. Presidente—En este momento se le destinaba á la comisión de obras públicas.

Sr. Roca—Yo iba á hacer indicación de que fuera destinada conjuntamente á las comisiones de presupuesto y obras públicas.

Sr. Presidente — A presupuesto, quise decir, señor diputado, que es la comisión que corresponde.

Si no hace uso de la palabra, se va á votar si se trata sobre tablas el asunto referente á un crédito para renovar el material de tren rodante del ferrocarril central norte.

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Presidente—A la comisión de presupuesto.

8

DESPACHO DE LAS COMISIONES

Se expiden las siguientes comisiones:

OBRAS PÚBLICAS:

—En la solicitud de los señores Francisco Doll y Cía. sobre construcción de un ferrocarril de General Acha á Río Colorado.

HACIENDA:

—En el proyecto de ley relativo á la entrega en propiedad á la municipalidad de la Capital de terrenos pertenecientes al gobierno nacional situados en el Parque 3 de Febrero.

PRESUPUESTO:

—En el proyecto de ley abriendo un crédito extraordinario al ministerio de hacienda por 300.000 pesos para los gastos que ocasione la terminación de las obras complementarias del puerto de la Capital.

—En la solicitud de la municipalidad del Rosario de Santa Fe, sobre exoneración de derechos á la importación de materiales para el alumbrado eléctrico.

AUXILIAR DE PRESUPUESTO:

—En el proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al ministerio de justicia é instrucción pública por 259.367 pesos para el pago de diversos créditos.

—En el proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito al ministerio de la guerra por 189.825 pesos para abonar liquidaciones de sueldos de militares.

NEGOCIOS CONSTITUCIONALES:

—En solicitudes pidiendo venia para demandar á la nación, presentadas por los señores Leandro García, Rafael Escriña y Aquilino Ochogavia.

PETICIONES:

—En las solicitudes de pensión de Domingo Espora, Emilia F. Rivero, Balbina S. de Sustaita y Isabel Martínez de Carrasco.

9

MOCIÓN

ASOCIACIÓN GUARDIA DE HONOR

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Si la palabra parlamentaria debe ser la expresión del designio, fundado en necesidades públicas, nunca como ahora será más autorizada la mía, representando los de las damas de Buenos Aires, que solicitan un subsidio que la comisión respectiva despachó, como lo ha hecho anteriormente el honorable Senado.

El despacho se refiere al subsidio demandado por la asociación «Guardia de honor» al Congreso, proponiéndose fomentar el trabajo de la mujer menesterosa, á fin de que pueda bastarse á sí misma en la lucha por la vida, que en las actuales circunstancias, tantas dificultades presenta.

Se ha dicho que el progreso de la cultura divide la tarea de las previsiones sociales en el cumplimiento de tres deberes: al filósofo misionero corresponde predicar el optimismo de la vida; al estado, fomentar la instrucción, y á la familia, salvaguardar la moral; y es por eso que las damas de la República, precursoras de nuestra era de engrandecimiento intelectual, colocándose á la altura de esos sentimientos caritativos, proclaman, como la primera de las misericordias, enseñar al que no sabe, y como segunda, comprendida en la primera, prevenir el vicio, fomentando escuelas de trabajo, donde la mujer sea capaz de bastarse á sí misma, fundando, por consiguiente, hogares honestos, á base de ideales de justicia y de bienestar social.

Estas razones, señor presidente, fundan el proyecto en sí y además la moción que hago, para que la cámara trate sobre tablas el despacho de la comisión de presupuesto otorgando un subsidio á la asociación «Guardia de honor», á fin de que levante el edificio en el terreno que es ya de su propiedad y que destina á fines nobilísimos que tan brevemente he informado.—*(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

—Se aprueba esta moción.

Sr. Presidente—Se tratará oportunamente.

10

MOCIÓN

PENSIONES

Sr. Roca—Pido la palabra.

Aunque soy absolutamente contrario á las mociones de preferencia y muy pocas veces las he hecho en esta cámara, voy á apartarme de esta regla para hacer una que considero de estricta justicia y que viene á aliviar la situación de una docena de pobres ancianas, acreedoras á la consideración del Estado y de esta cámara.

Se trata, señor presidente, de viudas y huérfanos de guerreros del Brasil, á los cuales un despacho de la comisión de peticiones, que figura en la orden del día, pone en iguales condiciones que á los de guerreros del Paraguay.

Hago moción para que este despacho sea tratado con preferencia, en el orden de las ya votadas por la honorable cámara.

—Suficientemente apoyada se aprueba esta moción.

11

MOCIÓN

DIQUE DEL CADILLAL

Sr. Terán—Pido la palabra.

Entiendo que al votarse la moción formulada por el señor diputado López Mañán, se ha considerado únicamente una parte de ella: la que se refiere al crédito para aumentar el tren rodante del ferrocarril Central Norte, habiendo quedado sin considerarse la que se refiere á los cuatrocientos mil pesos para el dique del Cadillal, que es un asunto que tiene despacho de comisión y que está á la orden del día.

No creo que al votarse, se haya incluido en una sola votación los dos asuntos; ni puedo creer tampoco que la cámara se oponga á la moción de tratar en el orden de las preferencias aquel á que me he referido, que representa una obra pública de capital magnitud, lo que ya ha sido reconocido por esta cámara.

Por consiguiente, encontrándose, como he dicho, también este asunto en la orden del día, voy á insistir en que se vote esta segunda parte.

—Se aprueba esta moción.

12

PETICIONES PARTICULARES

—La comisión encargada de la erección del monumento á la memoria del teniente general Bartolomé Mitre, solicita permiso para colocarlo en la Avenida de Mayo, en la parte céntrica de la plaza Lorea.—(*A la comisión de peticiones*).

—Alberto C. Palacio, por César Martelli y Cª, solicita autorización para construir y explotar un puerto comercial en la ensenada de Punta Honda.—(*A la comisión de obras públicas.*)

—José Giustinian solicita se incluya en el presupuesto para 1909 una partida para su obra titulada «Indice concordado de las leyes de la nación».—(*A la comisión de presupuesto*).

—Vecinos de Casilda (Santa Fe) solicitan el pronto despacho de la solicitud de los señores Filadelfio Villamayor y Cía., sobre construcción de un ferrocarril del puerto del Rosario hasta Las Achiras (Córdoba).—(*A la comisión de obras públicas*).

—Font y Majo solicitan exoneración de derechos de importación para el hierro laminado.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Representantes de las industrias de salinas del país, solicitan aumento al derecho de importación de sal extranjera.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La municipalidad de Zárate reitera una solicitud de concesión de una zona de terrenos en la costa del río Paraná.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Jorge Reyes reitera una solicitud sobre compra de tierras en el Chaco.—(*A la comisión de agricultura.*)

—Antonio González Crespo presenta una nueva solicitud sobre creación del «Banco obrero de Buenos Aires».—(*A la comisión de hacienda.*)

—Nicolás T. Suárez solicita permiso para aceptar una condecoración.—(*A la comisión de peticiones.*)

—Luis María Saravia solicita subscripción á su obra titulada «La medicina ante la magistratura».—(*A la comisión de instrucción pública.*)

—José María González Rico solicita subscripción á su obra titulada «Diccionario nacional argentino».—(*A la comisión de instrucción pública.*)

—Antonio Sánchez solicita su reincorporación á la lista de guerreros del Paraguay.—(*A la comisión de guerra.*)

—La comisión del club de gimnasia y esgrima solicita se dicte una ley constituyendo una asociación nacional de ejercicios físicos. (*A la comisión de peticiones*).

—Una comisión de señoras del Rosario solicita la sanción de un proyecto de ley creando una diócesis eclesiástica con asiento en aquella ciudad.—(*A la comisión de negocios extranjeros y cultos*),

—El colegio León XIII, de Córdoba, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—El Cabildo eclesiástico del Paraná solicita aumento de sueldos de los canónigos de aquella catedral.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La comisión de señoras del colegio Belén (Santiago del Estero) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La biblioteca popular del municipio de la Capital solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La biblioteca Alberdi, de Santa Rosa de Toay (Pampa Central) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—El cura vicario de la parroquia de San Benito, Colonia 3 de Febrero (Entre Ríos) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Felipe Naranjo solicita su incorporación á la lista de guerreros del Paraguay.—(*A la comisión de guerra*).

—La escuela normal de maestras de La Rioja solicita un subsidio para la celebración del centenario de la independencia.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La superiora del asilo León XIII de San José de Tucumán solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La escuela elemental y talleres de Villa Mitre de Bahía Blanca solicita un subsidio (*A la comisión de presupuesto.*)

—La sociedad Damas de beneficencia de San Javier (Santa Fe) solicita un subsidio.— (*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión de las terceras dominicas de la Capital solicita un subsidio. - (*A la comisión de presupuesto*).

—La presidenta de la sociedad «La bandera argentina» solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La comisión de la sociedad escuelas y patronatos solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La sociedad de beneficencia de Santiago del Estero solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Los hermanos maristas solicitan un subsidio —(*A la comisión de presu uesto,*)

—La liga catequista de Mendoza solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La comunidad franciscana de Córdoba solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Solicitudes de penisón: Juan P. Renaudiére, Maura P. de Galeano, Ana M de Perazzo, Juana C. de Thiriot, Petrona Basail, Angela Vega, Leonor Díaz, Julia S. de Piñero, Sara Albarellos de Battaglini, Adela S. de Tapia, Pedro Junco, Genoveva I. de Castro Boedo, Juliana Indalecia Martínez, Secundina Revuelta, Juana Capella, Martina C. M. de Antelo, Silveria S. de Lasciar, Tomasa Olivera Lugones de Iturre, Elvira Bello, Jacinta S. de Caro, Joaquina López Torres de Roca, Hormesinda Ponce de León de Figueroa, José Palombi, Heraclia G. de Ríos, Genoveva B de de la Vega, Clorinda Fragueiro, Ascención C. de Pieres, Gregoria C. de Radmil, Albeana R. de Montes, Piedad y Domingo Sandoval, Jesús D. de Aubone, Epifania Toro, Juana Regueyra, Esther Córdoba de Oliva, Fortunata Torres de Canedo, María Isabel Rosas, Mercedes Leaniz de Funston, María Luisa Porroni Icasati, Rosa L. de Olmedo, Dolores Barbeito, Angela T. de 'Aldecoa, Cándido Andrade, Eulogio de Elía, Dolores y Delfina Valdéz, Eduvijes Alemán de López.—(*A la comisión de peticiones*).

13

CAMINOS EN CATAMARCA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo mandará construir en la provincia de Catamarca los siguientes caminos: uno de herradura que vaya desde el Portezuelo ó Santa Cruz hasta Albigasta, pasando por las poblaciones principales de la Sierra, con un ramal hasta la Villa de El Alto; otro también de herradura, desde Zancas hasta la Villa de Ancasti y un tercero que deberá ser para carros, desde Icaño á Yerba Buena.

Art. 2° Destínase á los objetos del artículo anterior la suma de sesenta mil pesos moneda nacional ($ 60.000 m/n), que deberán proveerse de rentas generales hasta tanto se incluya esa suma en el presupuesto general.

Art. 3° Comuníquese, etc.

D. Maza.—Javier Castro.

Sr. Maza—Señor presidente:

La región del este de la provincia de Catamarca está en su casi totalidad formada por las extensas y altas serranías denominadas Alto y Ancasti.

Cuatro departamentos comprende esa región, dos en las montañas mismas y dos en su vertiente del este, parte en el llano limítrofe con la provincia de Santiago del Estero y parte en las faldas de El Alto y Ancasti. La extensión de esas montañas es considerable, pudiendo calcularse que ella forma la cuarta parte del territorio útil de la provincia, entregado todo él á la ganadería y agricultura que constituyen las mejores fuentes de producción de aquélla, si bien sus abundantes bosques esperan una vialidad conveniente para ser explotados con provecho seguro, dada su proximidad al ferrocarril Central Córdoba.

La configuración de aquellas montañas es la siguiente: desde su desprendimiento de la Sierra del Atajo al norte, corren en constante dirección hacia el sud hasta aproximarse á las salinas, límite con la provincia de Córdoba; su elevación sobre el nivel del mar es casi uniforme y alcanza en algunos puntos, principalmente en su parte media, frente á la region más poblada del valle central, á unos dos mil metros.

Desde esta altura desciende la montaña en plano inclinado, relativamente suave, hacia el este hasta apoyar su base en el llano antes mencionado, desarrollando una extensión de treinta kilómetros; pero, hacia el oeste, del lado de la capital de la provincia y hacia el resto de ella, su declive es recio, abrupto, escarpado; se diría que es una muralla de granito que cierra el valle por este lado, como el gigantesco Ambato lo hace por el opuesto.

Dada esa conformación, se comprende que el acceso á la cima, por el lado

de la ciudad de Catamarca, sea sumamente difícil, peligroso en muchos puntos, y en absoluto insuficiente para proveer las necesidades del tráfico de esa vasta zona en que habitan 25.000 almas, restringidas en su desarrollo económico por esa carencia de vías de comunicación y de transporte.

Y se comprende también la razón de lo reducido que es el número de esos caminos (cuestas, desfiladeros), pues en una extensión de 150 kilómetros, sólo hay tres cuestas que dan acceso á la cumbre; y ha de contarse para ello con buena mula, ágil, fuerte y adiestrada en esos caminos.

Si se trata de transporte de productos de la tierra ó de las pequeñas industrias, la dificultad es aún mayor, pues hay peligro real para una mula que lleve sobre su lomo un peso mayor de 100 kilos, cuando ordinariamente en camino llano carga 200.

La región de las sierras es fertilísima, y produce, bajo cultivo, todo lo correspondiente á la zona templada. La producción de cereales es rica en calidad y en cantidad y puede proveerse con ella mucha parte del consumo del valle de Catamarca, que hoy, por la dificultad de transportes, lo lleva de Córdoba y aún de Santa Fe. Los productos de su ganadería tienen también bastante desarrollo.

Pero es en las relaciones civiles con la capital de la provincia donde se nota más la dificultad de comunicación de las poblaciones de las sierras.

La distancia media entre una población de éstas y la ciudad de Catamarca, puede apreciarse en 60 kilómetros. Si los caminos, aun siendo de herradura, fuesen de fácil practicabilidad, esa distancia se recorrería á caballo en siete ú ocho horas; para hacerlo por ferrocarril hay que descender la sierra unos 20 kilómetros, recorrer 100 kilómetros al sud hasta el Recreo, de allí con rumbo sudoeste y luego al noroeste, describiendo una curva de 250 kilómetros hasta Catamarca. De manera que para llegar á Catamarca desde un punto distante de allí 60 kilómetros, hay que recorrer 370 y emplear en vez de ocho horas, un día de viaje. En tales condiciones se comprende que sea imposible que los productos de las sierras vayan á Catamarca, su mercado único. Se puede asegurar que mucha parte de ellos se pierde por falta de caminos.

Los caminos de herradura que proyectamos tienen por objeto hacer posible el trasporte de mercaderías y frutos de las sierras hacia el valle y facilitar la circulación de la actividad comercial y civil. Esta clase de caminos puede construirse con relativa economía, y se conservan con poco gasto; pero se hace necesario un trabajo inteligente que suavice las fuertes pendientes y garantice la seguridad de las personas y animales de carga, al mismo tiempo que abarate el precio de los trasportes.

El proyecto establece dos caminos á seguir, sea el de Santa Cruz ó el de Portezuelo, según lo determine el departamento de puentes y caminos que debe consultar la mejor practicabilidad de ambos, debiendo seguir cualquiera de ellos la dirección hacia Albingasta que está situado al pie de la sierra y próximo á la estación Frías del ferrocarril Central Córdoba. Este camino debe tener un ramal á la villa de El Alto, cabecera del departamento. El otro va á la villa de Ancasti, á su vez cabecera del departamento de este nombre. Actualmente se construye un camino carretero de Ancasti á estación San Antonio.

El camino de Icaño á Yerba Buena, es un trayecto corto de 15 á 18 kilómetros, parte del cual es llano y la otra se interna en las montañas con pendiente suave que soportaría el tráfico de carros con un costo insignificante.

Su conveniencia es terminante, pues va á facilitar la explotación de bosques de quebracho colorado y otras maderas de importancia que tendrán fácil salida al ferrocarril Central Córdoba, puesto que de Icaño á la estación San Antonio hay camino carretero.

Consultado, pues, el gran beneficio que van á prestar los caminos proyectados, según brevemente queda demostrado, esperamos que la comisión de obras públicas tendrá á bien prestarle su atención y despacharlo favorablemente.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

14

FERROCARRIL

DE GOYA Á SAN DIEGO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º El Poder ejecutivo mandará hacer los estudios de la prolongación de la línea férrea de Goya á San Diego (provincia de Corrientes). Dicha prolongación arrancará desde la misma estación San Diego y pasando por San Miguel é Ituzaingó, irá á empalmar en el territorio de Misiones con la estación más conveniente del ferrocarril de Santo Tomé á Posadas.

Art. 2º Estos estudios serán divididos en tres secciones:

Una de San Diego á San Miguel; otra de San Miguel á Ituzaingó, y la otra de este punto al empalme con la línea de Santo Tomé á Posadas.

Art. 3º En las primeras sesiones del año entrante, el Poder ejecutivo deberá enviar al Congreso estos estudios.

Art. 4º Autorízase para estos estudios, la inversión de la suma de ochenta mil pesos de rentas generales, la que se imputará á esta ley.

Art. 5º Comuníquese, etc.

Juan Balestra—Juan R. Vidal—Federico L. Garrido.

Sr. Balestra—Señor presidente. El proyecto de prolongación de la línea férrea de Goya á San Diego, es el complemento natural de ese ramal de 88 kilómetros. El ferrocarril Nordeste Argentino cruza en diagonal la provincia de Corrientes, desde Caseros hasta la capital de la provincia. Las líneas complementarias de esa gran espina dorsal han comenzado por la de Goya á San Diego, proyectada originariamente de Goya á Concepción, pasando por Chavarría. Pero el trayecto de Chavarría á Concepción, entre los ríos Corrientes y Batel, resultó caro y estéril, pues, según los informes técnicos cruzaba por terrenos arenosos sólo útiles para ganadería.

Entonces se resolvió, por ley número 4691, la construcción del ferrocarril de Goya á San Diego, con el fin de prolongarla después al norte, entre los ríos Batel y Santa Lucía, entre los cuales está la zona agrícola más fértil de Corrientes.

Es esa prolongación la que pedimos se mande estudiar, llevando esos estudios hasta Ituzaingó, sobre el Alto Paraná y de allí hasta empalmar con la línea de Santo Tomé á Posadas. Esta última línea salvaría el paso del Apipé del Alto Paraná y completaría el circuito que partiendo de Buenos Aires por el ferryboat, fuera á Concordia y de allí á Santo Tomé, Posadas, Ituzaingó, San Miguel, San Diego y Goya, recorriendo toda la costa del Uruguay y del Paraná hasta ese último punto.

Los demás datos los encontrará la comisión que estudie este asunto en el memorandum que también presentamos, solicitado por los firmantes, para ahorrar tiempo, de la dirección general de vías de comunicación.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

15

ATLÁNTIDA CONQUISTADA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc,

Artículo 1.º Autorízase al Poder ejecutivo á subscribirse á la obra titulada «Atlántida conquistada», de la que es autor el señor Leopoldo Diaz.

Art. 2º Este gasto se hará de rentas generales imputándose á la presente ley.

Art. 3.º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Carlos Carlés.—Manuel Carlés. E. Mitre.—A. F. Piñero. — José M. Olmedo.—L. Ayarragaray. — Pedro O. Luro.—M. B. Gonnet.—J. Lópes Mañán.—J. Barraquero.

Sr. Carlés (M.)—Señor presidente: El proyecto que presentamos constituye una aplicación constitucional del precepto destinado á fomentar la ilustración de las artes y la labor de los ingenios selectos para el mayor prestigio de la gaya ciencia, principal fundamento de las culturas delicadas del espíritu.

Desde los primeros tiempos de nuestra emancipación política, las asambleas

y congresos patrios dedicaron sus predilecciones á enaltecer las obras del espíritu, fruto feliz de entendimientos privilegiados. Porque no es posible concebir un estado que distraiga su atención de los progresos morales de su pueblo, que si se enriquece con las industrias y comercio, se civiliza en el estudio de la ciencia y en la contemplación de la belleza artística.

El cuadro maravilloso del desarrollo de la prosperidad económica de la nación, padece de una sombra que no armoniza con los diversos planos del conjunto. Esa luz oscura apenas si alumbra las obras en número limitadísimo que se publican por autores nacionales. Hay falta de ambiente y de cooperación colectiva; la importación literaria satisface los anhelos intelectuales de nuestra sociedad. El autor patrio, á pesar de la eminencia de alguna de sus producciones, es desatendido por el lector nacional; así se comprende la discreta conducta del Congreso, estimulando con su amparo la eficacia de las obras sobresalientes de la mente argentina.

En este caso se encuentra la obra del señor Leopoldo Diaz. Festejada por la crítica severa, aplaudida por academias de ingenios soberanos, ha conquistado el laurel simbólico, honrando á la patria y á sus letras ilustres.

Pedimos el apoyo de los honorables colegas y su estudio especial á la comisión respectiva.

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública

16

PENSIÓN

SEÑORA DOLORES C. DE CEBALLOS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la señora viuda del profesor don Juan V. Ceballos, doña Dolores Clariá de Ceballos, é hijos menores, la pensión mensual de doscientos pesos moneda nacional ($ 200 m/n).

Art. 2° Mientras este gasto no se incluya en la ley general de presupuesto se hará de rentas generales con imputación á la presente.

Art. 3° Comuníquese, etc.

A. Carbó

Sr. Carbó—Señor presidente.

El proyecto de ley acordando pensión á la señora doña Dolores Clariá de Ceballos é hijos menores, se funda en los antecedentes que paso á exponer, breve y sumariamente.

El señor Juan V. Ceballos se graduó de profesor en la escuela normal de Paraná en diciembre de 1879, y desde 1880 fué incorporado al personal docente de dicha escuela, dirigido por el maestro y director inolvidable doctor José M. Torres.

Desde aquel entonces hasta el momento de su fallecimiento, ocurrido en 1907, el señor Ceballos ha prestado importantes servicios á la enseñanza pública, ya en las reparticiones nacionales, ya en las provinciales.

Esto último explica como, ya á pesar de tantos años de servicios activos, no haya podido encontrarse dentro de los términos de la ley que ampara con pensión legal á las viudas é hijos de los servidores del país; y de ahí también que, reconociendo los servicios prestados en provincias, el honorable Congreso haya protegido con pensión graciable á no pocas personas, que á no ser por esa protección pasarían su vida en la miseria más desolada.

Entiendo que el caso actual es de los que se justifican cumplidamente. La notación que se agrega á esta breve exposición de motivos, demuestra la extensión de los servicios prestados al país por el ex-inspector de enseñanza secundaria y normal señor Ceballos. Su viuda, la señora Dolores Clariá de Ceballos, no tiene bien ninguno de fortuna, y debe afrontar con su trabajo propio la lucha por los suyos; pero las fuerzas de la mujer son limitadas, señor presidente, y rinde muy poco el trabajo de manos casi infantiles que ayudan á la madre. Creo, por esta razón, que es lícito y justo pedir al estado que ampare con su gracia á la familia de uno de sus servidores.

Dejo fundado el proyecto con estas pocas palabras, que espero serán bastantes para demostrar la justicia que lo inspira.

Notación de los servicios del profesor Juan V. Ceballos

1° Director del 5° grado de la escuela normal de profesores del Paraná—1880.

2° Director de la escuela graduada Sarmiento, provincial, Paraná—1881, 1882.

3° Inspector nacional de instrucción primaria en la provincia de Corrientes—1882, 1883, 1884, 1885.
4° Profesor de aritmética en la escuela normal de niños de Corrientes—1883, 1884, 1885.
5° Secretario del consejo de educación de Corrientes 1883, 1884, 1885.
6° Inspector de instrucción primaria en la provincia de Entre Ríos—1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893.
7° Profesor de dibujo de 1°, 2°, 3°, 4° y 5° año en la escuela normal del Paraná—1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893.
8° Profesor de pedagogía y crítica pedagógica en la misma escuela—1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893.
9° Profesor de castellano en el mismo establecimiento—1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893.
10.° Secretario de la primera comisión encargada de extinción de la langosta en la provincia de Entre Ríos.
11.° Encargado del archivo general de la provincia de Entre Ríos.
12.° Vocal del consejo general de educación de Entre Ríos en cuatro períodos.
13.° Miembro del consejo deliberante de la municipalidad de Paraná en varios períodos y presidente del mismo.
14.° Secretario de la cámara de diputados de Entre Ríos.
15.° Vicerector del colegio nacional del Paraná—1893, 1894, 1895, 1896.
16.° Inspector de enseñanza secundaria y normal—1906, 1907.
17.° Director interino de la escuela normal de maestras de Córdoba.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

17

PENSIÓN

SEÑORA ELENA H. DE RODRÍGUEZ

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la señora Elena H. de Rodríguez, hija del guerrero de la independencia, coronel don Jerónimo Helguera, la pensión mensual de $ 850 moneda nacional.
Art. 2° Mientras este gasto no se incluya en la ley general de presupuesto se hará de rentas generales, imputándose á la presente ley.
Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Buenos Aires, agosto 7 de 1908.

Julio M. Terán—Miguel M. Padilla—Julio López Mañán.

Sr. Terán—Señor presidente:
Proyectos de esta naturaleza se fundan por sí mismos, y por eso el honorable Congreso ha dictado una ley general, á cuyo beneficio tienen derecho todas las personas que justifiquen tan sólo su carácter de descendientes de los guerreros de la independencia.
La aureola de gloria que iluminó la frente de los guerreros de nuestra magna epopeya, irradia sobre sus descendientes, y la nación agradecida á tan nobles sacrificios, premia en éstos los esfuerzos y las fatigas de aquéllos.
La señora Elena H. de Rodríguez, anciana y pobre, reclama pues de la nación ese derecho, como hija legítima del coronel don Gerónimo Helguera, del predilecto del general Belgrano, que recibió su bautismo de fuego á la edad de 16 años en los campos de batalla del Campichuelo, donde cayó prisionero, obteniendo su libertad gracias á su tierna edad, para encontrarse más tarde en la batalla de Tucumán del año 1812, siendo el heraldo feliz qne trajo á esta capital el parte que anunciaba el triunfo de las armas patriotas en aquella jornada, que deteniendo el avance de los enemigos, produjo tan hermosos resultados para la causa de nuestra emancipación.
Su actuación posterior puesta siempre al servicio de la patria, revela al hombre guiado por el supremo anhelo de la unión nacional, rehusando mezclarse en las guerras intestinas que tanto retardaron nuestra organización definitiva. Repugnaba al espíritu culto del patriota, el derramamiento de sangre hermana, y prefirió, después de asistir á todas las campañas del ejército del norte, retirarse con los laureles conquistados, para no empañarlos con los crespones de las horas negras de la lucha fratricida.
Con estos antecedentes entregamos este proyecto al concepto justiciero de esta honorable cámara.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

18

ESCUELA DE VIGILANTES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Créase una escuela de vigilantes, anexa al departamento de policía de

la Capital, destinada á proveer agentes de orden público.

Art. 2.° La instrucción de los alumnos de la escuela estará á cargo del personal superior de la repartición, y se realizará de acuerdo con el reglamento que expida la superioridad.

Art. 3.° La escuela abrirá sus cursos con 200 alumnos, que gozarán durante el primer año de pesos 35 de sueldo mensual, y en los sucesivos de la asignación que fije el presupuesto nacional á los agentes, en servicio activo.

Art. 4.° Los alumnos que hayan cumplido satisfactoriamente las condiciones del contrato serán eximidos del servicio militar de su clase, en tiempo de paz.

Art. 5.° Los gastos que origine esta ley serán imputados á la misma y satisfechos de rentas generales.

Art. 6.° Comuníquese, etc.

Felipe Guasch Leguizamón.

Sr. Guasch Leguizamón—Señor presidente.

Este proyecto, redactado de acuerdo con el señor coronel Falcón, es el punto de partida de una nueva organización de la policía de la Capital que propondré á esta honorable cámara, antes de finalizar el período.

El desarrollo de esta gran ciudad y su creciente cultura exigen una institución policial cada vez mas perfecta, desempeñada por hombres conscientes de sus actos, versados en los reglamentos y las leyes respectivas; tranquilos, moderados y cultos. Un agente del orden público analfabeto es un absurdo; un agente improvisado, una rémora y un peligro.

Y acontece que á medida que el tiempo transcurre se torna mas difícil el reclutamiento del personal idóneo ó capaz de serlo en breve tiempo. Antes ingresaban á la policía los soldados de línea que, habiendo terminado su contrato, buscaban en ella una ocupación concordante con sus aptitudes, atraídos, además, por el beneficio de la jubilación; pero hoy esa fuente se ha cegado, y aunque las dos terceras partes de los agentes tienen todavía ese origen, sus servicios policiales sumados á los que prestaron en el ejército los aproximan ya al momento de su jubilación, de modo que es juicioso calcular que pronto la policía encontrará grandemente disminuído su personal, sin tener donde ir á buscar como reemplazarlo, en buenas condiciones.

Porque es necesario reconocer que el cargo de agente comporta sacrificios y penas, que no obtienen ni el sueldo ni en ninguna otra ventaja extraordinaria compensación suficiente; y que sin peligro de su vida, disponiendo de las noches para el descanso, con los domingos libres, el obrero encuentra una remuneración mayor, en otras tareas que no le exigen conocimientos especiales, ni le someten á una disciplina enérgica y rigurosa, como en el servicio policial, cuyos reglamentos le prohiben hasta fumar y beber, ejerciendo el público y sus superiores, sobre su persona, una fiscalización que les impide realizar multitud de acciones ordinarias y propias de las personas de su humilde condición.

A lo anterior, como dificultad para reclutar vigilantes, actualmente y mucho más en lo futuro, hay que añadir la influencia de las cosechas, con su insaciable necesidad de brazos y la alta remuneración que otorga á los trabajadores. Multitud de agentes abandonan en esa época el servicio, para regresar cuando las labores han terminado.

No es de extrañar pues que en tales condiciones la policía se haya visto á menudo en la necesidad de contratar sus agentes entre esa muchedumbre de individuos más ó menos ociosos, inmorales y enviciados, que no se introducían á ella con buen fin, realizando sus funciones de un modo imperfecto, y esto mismo gracias al temor del castigo, que presiona su espíritu. Las averiguaciones que se practican ahora sobre sus antecedentes y el previo reconocimiento médico, ya no permiten tampoco esa clase de reclutamiento.

La escuela que propongo suprimirá todas esas dificultades, y proveerá á la policía de agentes suficientemente instruidos y capaces de desempeñar con éxito sus funciones. El agente estará obligado á servir durante cinco años, pero el acrecentamiento de su sueldo obtenido al finalizar cada período, y la perspectiva de una jubilación cada vez más cercana, sin contar el apego natural á un género de trabajo al que se sentirá habituado, le impulsarán á prolongar su contrata, trocando en definitiva su transitoria profesión.

Durante el primer año de escuela el futuro agente sólo gozará de 35 pesos mensuales, casa y comida; pero en cambio sus tareas no serán penosas y obtendrá el beneficio de ser exceptuado

del servicio militar, atractivo suficiente para muchos jóvenes.

No creo que el Congreso ó el Poder ejecutivo tengan inconveniente en consentir en esta excepción, dado que el servicio militar tiene por objeto preparar al ciudadano para la defensa de la patria, cosa que hará también la escuela de vigilantes, sin alterar la índole civil del agente.

Con estas ideas sumarias entrego el proyecto á la consideración de la cámara.

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública.

19

RETIRO

EMPLEADOS DE POLICÍA Y BOMBEROS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Los empleados y agentes de policía, jefes, oficiales y tropa del cuerpo de bomberos, que por razones de mejor servicio sean considerados inaptos para seguirlo desempeñando, podrán ser retirados por el Poder ejecutivo con goce de una pensión proporcional si tuviesen como mínimum diez años de servicios continuados prestados á la repartición, siempre que no les comprenda la jubilación ordinaria ó extraordinaria. Esta pensión será de 3.50 pesos por ciento del último sueldo de su empleo, por cada año, si lo ha desempeñado un año por lo menos, si no, el del anterior.

Los servicios se considerarán continuados aún cuando mediasen interrupciones que no excedan en total de noventa días para los diez años y en proporción para mayor tiempo. Los períodos de interrupción no deberán computarse como servicios efectivos.

Art. 2° Los servicios que se computen para la aplicación del artículo deben ser únicamente los que se hubiesen prestado en la repartición de la policía, en cargos que figuren ó hayan figurado en las leyes de presupuesto.

Art. 3° Las pensiones obtenidas en virtud de los artículos precedentes quedarán canceladas en caso de que el causante volviera á ocupar un cargo rentado en la nación, pero los años de servicios que la motivaron le servirán para el cómputo general á los efectos de la jubilación ordinaria ó extraordinaria. Tampoco serán trasmisibles al fallecimiento del causante.

Art. 4° Comuníquese, etc.

Juan Balestra—E. Cantón—Ponciano Vivanco.

Sr. Balestra—Señor presidente.

La facultad del Poder ejecutivo para disponer el retiro de los empleados y agentes de policía y de los oficiales y tropa del cuerpo de bomberos, cuando razones de mejor servicio lo hagan necesario y se trate de personas que en alguna forma hayan obligado la consideración del gobierno, debe acordarse por ley, en las condiciones que lo establece el proyecto adjunto, para que permita la selección y la separación de los que por sus achaques, enfermedades ó cansancio físico, no puedan desempeñar sus puestos con la exactitud, la actividad y las energías que los servicios de policía requieren.

Por otra parte, los servicios policiales son de por sí pesados y muy delicados. Para desempeñarlos se necesita un personal que reuna condiciones de moralidad, de idoneidad y de salud. Las exigencias que á ese respecto debe tener la superioridad son ilimitadas, porque las funciones de policía sólo pueden confiarse á personas que puedan llenar su misión eficazmente y gocen de buen concepto social.

No siempre pueden salvarse los inconvenientes de ese orden, con la medida radical de la exoneración. Muchas veces debe posponerse el interés primordial del servicio público para resolver humanitariamente y en conciencia los casos en que un empleado ó agente hace incompatible su estadía en la repartición, ya sea por sus enfermedades ó por su reputación. No sería humano despedirlo porque sea enfermo, cuando sus dolencias las haya adquirido después de diez años, por ejemplo, de servicios continuados en la policía, como no sería justo la exoneración afectando su fama cuando no se tiene pruebas fehacientes del acto que se le imputa.

Hay asimismo cierto número de empleados que por falta absoluta de iniciativa ó de la preparación necesaria para ilustrarse en las diversas funciones inherentes á su puesto, no marchan con el progreso de la institución que cada día exige de sus miembros nuevos conocimientos para llenar cumplidamente los deberes que impone su complejo mecanismo. Muchos empleados que desempeñan su cargo sin mayor celo y de una manera irregular, sin que esto pueda imputarse á su mala voluntad sino á falta de condiciones, no satisfacen ampliamente las exigencias de su puesto y

forman un elemento estacionario sin aportar contingente alguno al perfeccionamiento que se viene produciendo en los servicios generales, debilitando los esfuerzos de otros muy competentes y activos que con su iniciativa é ilustración coadyuvan poderosamente al mejoramiento de la institución para llenar los altos fines de su misión social. Los empleados y agentes en tales condiciones pesan en el servicio y lo dañan, y retirarlos sin perjudicarlos mayormente en las necesidades del hogar, traería como inmediata ventaja el poder reemplazarlos por empleados jóvenes que á pesar de su preparación é inteligencia permanecen inactivos por la postergación que sufren debido á la escasez de vacantes. No se puede dudar que establecido el estímulo del ascenso, con frecuencia, sacando ese elemento de la situación en que hoy se encuentra con ocho ó más años de servicios en el último grado, se despertará el deseo de primar y con ello se duplicarán las energías, trayendo á la repartición benéficos resultados, no solo aportando capital para la buena organización de la institución, sino también mereciendo el aplauso unánime del pueblo que verá en los guardianes de sus garantías, hombres jóvenes, cooperadores eficaces en la lucha contra el vicio.

—Pasa el proyecto á la comisión de legislación,

20

JUBILACIONES Y PENSIONES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Art. 1° El art. 9° de la ley número 4870, queda substituído en esta forma:

Art. 9° Modifícase el art. 31 en la siguiente forma:

El derecho acordado por el artículo 18 de la ley número 4349 podrá ser ejercido: por los miembros de la administración judicial después de veinticinco años en ella y cincuenta y cinco de edad; por los maestros de instrucción primaria con veinticinco años de servicios en ella y cuarenta y cinco de edad; por los empleados de correos y telégrafos en las mismas condiciones; por los empleados de policía, penitenciaría y cárceles y por los jefes y oficiales del cuerpo de bomberos, con veinticinco años de servicio y cuarenta y cinco de edad; por los sargentos, cabos, vigilantes y soldados de la policía y del cuerpo de bomberos, con veinte años de servicio.

En estos casos, la jubilación será del noventa y cinco por ciento del sueldo mensual que resulte del promedio de sueldos tomados de los últimos cinco años.

Los agentes de policía y bomberos que obtengan su jubilación en la forma establecida en este artículo, producirán vacante pero deberán continuar sirviendo en la repartición durante dos años más, en los destinos complementarios que se les atribuyan, con goce de un suplemento de sueldo que anualmente fije el presupuesto.

Juan Balestra—E. Cantón—Ponciano Vivanco.

Sr. Balestra—Señor presidente: Razones de justicia y equidad requieren una reforma á la ley de jubilaciones, para colocar en condiciones más ventajosas á los agentes de policía y tropa del cuerpo de bomberos.

La ley de jubilaciones, (artículo 9° de la número 4870), no es justa en cuanto equipara al vigilante y al bombero con empleados que desempeñan tranquilamente sus servicios en cómodas oficinas, sin peligro, y á veces con los halagos del mando.

La misión del vigilante y del bombero no tiene igual en el orden de los empleos civiles de la nación. Pocas son más nobles, ninguna es más abnegada, de mayor importancia, de más responsabilidad ni más expuesta á los peligros.

El vigilante y el bombero desempeñan su acción de vigilancia y represión entre la parte menos culta del pueblo, entre el contraventor y el delincuente, donde á menudo encuentra la agresión que suele llegar á extremos fatales; amparan la vida de las personas, protegen los intereses de la sociedad, luchan en defensa de otros, y con frecuencia son víctimas de su abnegación y de su arrojo.

Para ellos no hay días de fiesta, ni participación de las expansiones populares. Al contrario, las fiestas, los regocijos populares, son un motivo de recargo para su servicio.

Están sometidos á un régimen disciplinario, con su catálogo de prohibiciones, que les priva á veces de su autonomía personal, y hasta de los derechos políticos de que hacen uso en

toda su amplitud los demás empleados; las conmociones sociales ó políticas, á otros sirven de pretexto para tener días de asueto, mientras que ellos, agentes y bomberos, sin abandonar su alta misión se presentan con lealtad á defender las instituciones.

Sería muy extenso detallar las circunstancias que distinguen á los agentes de policía y bomberos, de los demás empleados de la administración. Las enumeradas bastan para fundar una excepción á su favor.

No es posible que se les exija más de veinte años de servicio para acordarles la jubilación ordinaria, como última y merecida compensación á sus afanes en bien del servicio público.

Y aún hay razones de orden administrativo que aconsejan la excepción—La policía no puede desempeñar su rol con eficacia, sino valiéndose de hombres relativamente jóvenes, sanos, que estén en posesión de todas sus actividades y energías y esto no puede obtenerse, ni humanamente puede exigirse, de aquellos que las han perdido, que han agotado sus fuerzas en las fatigas de veinte años.

Servirá lo expuesto para explicar el proyecto adjunto que limita, á los efectos de la jubilación, á veinte años los servicios que se requieren de los agentes de policía y bomberos, distinguiéndolos por razones de equidad y justicia, aún de los mismos empleados de policía que como ellos desempeñan servicios de seguridad.

Con el agregado que se hace al reformar el artículo 9º, los servicios de los agentes de policía y bomberos, vendrían á quedar favorecidos con relación á las prescripciones vigentes, tan sólo en tres años. Esta sería la ventaja positiva que obtendría el personal inferior, con más otros dos años de alivio en sus servicios últimos. En este caso serían destinados para guardias en las comisarias, imaginarias en las oficinas de la administración, vigilancia de plazas y otros servicios que no llevan en sí recargos ni mayores responsabilidades.

Por este medio, como fácilmente se comprende, la policía obtendría un aumento considerable en su personal, que vendría á facilitar y á hacer posibles muchos servicios que no se atienden ahora con la eficacia debida.

—Pasa el proyecto á la comisión de legislación.

21

REGLAMENTACIÓN

DE HIPÓDROMOS Y CAMPOS DE CARRERAS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º En la capital de la República y territorios nacionales no se permitirá la apertura y funcionamiento de hipódromos ó campos de carreras, sin la autorización previa del ministerio del interior.

Art. 2º Serán autorizadas solamente las carreras de caballos que tengan por fin exclusivo el mejoramiento de la raza caballar y organizadas por sociedades cuyos estatutos sociales hayan sido aprobados por el ministerio del interior.

Art. 3º El presupuesto anual y las cuentas de toda sociedad de carreras serán sometidas á la aprobación y contralor del ministerio del interior.

Art. 4º Las sociedades de carreras autorizadas de conformidad á la presente ley, que quieran instalar la apuesta mutua en sus hipódromos deberán dirigir anualmente á este efecto, al ministerio del interior, un pedido especial de autorización que deberá ser acompañado: *a*) de un estado de las cuentas de entradas y gastos del ejercicio precedente; *b*) de un presupuesto de la sociedad para el ejercicio que se pide la autorización; *c*) de una lista de la fecha de los días de carreras previstas para el mismo ejercicio.

Art. 5º Las autorizaciones para el funcionamiento de la apuesta mutua serán anuales. Sin embargo, estas autorizaciones podrán retirarse en el transcurso del ejercicio, sea por inejecución de las prescripciones de esta ley ó por razones de orden público.

El decreto de autorización fijará para cada sociedad de carreras, la cuota que ésta podrá retirar de las entradas brutas de la apuesta mutua para los gastos de administración y mantenimiento de los hipódromos.

Art. 6º Queda prohibido á las sociedades fundadas con el objeto de la creación ó explotación de un hipódromo, toda participación entre sus asociados ó en beneficio de terceros, de las ganancias provenientes de las carreras.

Art. 7º Los hipódromos pagarán como impuesto el tres por ciento (3 %) de todas las entradas brutas. El producido de este impuesto se destina en la capital de la República al sostenimiento de hospitales y asilos que dependan de la municipalidad y en los territorios nacionales de los respectivos gobiernos.

Art. 8º Quedan prohibidas las carreras en días de trabajo, debiendo el ministerio del interior fijar los días de fiesta y épocas del

año en que éstas deban tener lugar, así como el número de carreras de cada reunión.

Art. 9º Prohíbese la venta de boletos de sport fuera del recinto de los hipódromos, así como también las apuestas en forma de remate, sea dentro ó fuera de dichos locales.

Los que infrinjan esta disposición serán pasibles de la pena establecida en el artículo 8º de la ley 4097.

Art. 10. El ministerio del interior, al reglamentar la presente ley, designará los funcionarios encargados de la fiscalización de las sociedades autorizadas, quienes podrán examinar los libros y demás documentos necesarios.

Art. 11. Derógase la ley número 2933.

Art. 12. Comuníquese, etc.

Buenos Aires, agosto de 1908.

Aureliano Gigena.

Sr. Gigena—Pido la palabra.

Hace pocos días, á propósito de la discusión de un proyecto en el seno de esta honorable cámara, tuve oportunidad, señor presidente, de esbozar muy ligeramente este mal que va invadiendo poco á poco las costumbres populares, el sport en las carreras.

Las carreras de caballos han tomado un desarrollo tal, de un tiempo á esta parte, que se hace necesario someterlas al contralor gubernativo para impedir su frecuencia, opóner un dique al juego desenfrenado y al mismo tiempo encausar debidamente los recursos que de ellas se obtienen y que hoy van á favorecer intereses particulares.

A este fin tiende el proyecto que tengo el honor de presentar á la honorable cámara.

Las carreras, entre nosotros, fueron iniciadas con el pretexto del mejoramiento de la raza caballar y hay que reconocer, indudablemente, que el Jockey Club luchó al principio para establecerlas, así como también que las autoridades nacionales le prestaron todo su concurso, ya sea acordando sumas para premios ó dando facilidades á aquella institución, compuesta de los elementos más dignos y representativos de nuestra sociedad.

Esas facilidades, á favor de las cuales han ido tomando incremento las carreras, á tal punto que hoy puede considerarse que son el pretexto para la difusión del juego en todas las clases sociales, hace necesaria la intervención gubernativa á fin de impedir los males que ya se palpan y que dejándolos tomar cuerpo serán cada vez mayores.

Para llegar á este fin es necesario que la apertura ó funcionamiento de todo hipódromo sea previamente autorizado por el Poder ejecutivo é impedir que toda sociedad fundada para su creación ó explotación, tenga participación entre sus asociados ó aprovechen de los beneficios que se obtienen del sport, bajo cualquier forma que sea.

Los beneficios de las carreras deben ser dedicados exclusivamente á tres objetos: primero al mejoramiento de la raza caballar, lo que se consigue con los premios que se acuerdan á los ganadores; segundo al mantenimiento de los hipódromos dedicando las sumas necesarias para esos gastos y costear los empleados de su administración y del sport, y tercero contribuir con una cuota moderada al sostenimiento de institutos de beneficencia como asilos y hospitales.

Para conseguir ese propósito el proyecto dispone la autorización previa para el funcionamiento de todo hipódromo que quiera establecer la apuesta mutua; el examen y aprobación del presupuesto anual respectivo dará al Poder ejecutivo la facultad de verificar si los recursos obtenidos con las carreras se aplican á los fines previstos y al mismo tiempo el medio de impedir su frecuencia, desde que sólo podrá autorizarlas en días feriados y en épocas determinadas.

Además, es indispensable prohibir el juego fuera de los hipódromos, ya se trate de la venta de boletos ó de esa otra apuesta llamada remate, que es la forma más desenfrenada del juego.

No es posible continuar bajo el régimen actual, que se presta á las mayores explotaciones y abusos, llegando á tal extremo que actualmente uno de los hipódromos que funciona en esta Capital, lo hace exclusivamente en beneficio de intereses particulares.

El otro, señor presidente, dirigido como he dicho ya por representantes de nuestra mayor cultura social, se explota también en beneficio de una institución, la que se cree á cubierto de toda crítica empleando los cuantiosos recursos que percibe de las carreras, parte en obras de beneficencia y otra, quizás la mayor, en acumular comodidades y lujos exagerados en su local social, comodidades y lujos que serían

perfectamente lógicos si fueran del peculio de sus asociados, pero que se presta á tristes reflexiones cuando se hace con recursos del juego.

El Jockey club de París, así como sus similares de Francia, que tienen idénticas atribuciones que el nuestro en cuanto á organización de carreras y demás atribuciones propias de instituciones de esta naturaleza, no percibe un sólo centavo de beneficio por concepto del sport. Todos esos beneficios tienen un fin determinado, un tanto por ciento va á fondos de beneficencia y el resto se emplea en los premios y en los gastos que ocasionan el funcionamiento y conservación de los hipódromos.

Estos inconvenientes, ligeramente anotados, que se refieren al abuso que se comete con las carreras por parte de los que usufructuan sus beneficios, no son sin embargo los únicos males, ni los menores. Está la difusión del juego que las carreras provocan, esa gangrena que crece y se dilata en el cuerpo social, provocando perturbaciones en los hogares, distrayendo á la juventud de sus estudios, sacando del trabajo á millares de hombres que podían ser útiles y que lanzados en la senda del vicio se convierten en criminales.

Si examináramos ligeramente la causa de las defraudaciones y abusos de confianza cometidos por empleados públicos y del comercio, veríamos que la mayor parte de esas estafas reconocen como origen el vicio de las carreras. Se empieza el primer día por reparar una pérdida, al siguiente con la esperanza de la revancha se sigue en la falta y después se sabe lo que viene, el descubrimiento del desfalco, la ruina de un hombre, la aflicción de un hogar.

Es un espectáculo deprimente para un pueblo, ver esa cantidad de gente de labor dedicada al juego y que en los días en que no hay carreras se lo lleva estudiando el programa de las próximas y cavilando sobre las probabilidades de triunfo de sus campeones.

No puedo resistir á la tentación de mencionar, señor presidente, un espectáculo que ha entristecido mi espíritu al contemplarlo. Uno de estos días pasaba por la calle Florida, en uno de sus puntos más centrales y me llamó la atención un grupo de personas que interrumpían el tráfico y que ansiosamente miraban á un punto determinado. Al principio creí se trataría de uno de esos accidentes tan comunes en nuestras calles centrales, pero cuál no sería mi sorpresa al llegar al sitio de la reunión y ver que lo que ocasionaba aquella aglomeración de gente en un día de labor, era sencillamente que en la redacción de un diario se exponía en pizarras el resultado de las carreras que en ese momento tenían lugar en uno de los hipódromos que funcionan en días de trabajo!

Se trataba seguramente de jugadores que no habiendo podido concurrir al sitio de las carreras, tomaban afanosamente nota de los ganadores y del respectivo sport. ¡Con qué estímulo pueden trabajar esas personas, cuando su preocupación constante es el hipódromo!

Es necesario reaccionar contra ese incremento del juego, es necesario poner coto á semejante avalancha, que nada bueno puede traernos y que en cambio distrae á millares de personas de un trabajo honesto, buscando en la suerte o en las patas de un caballo la ganancia que honradamente debían buscarla en la labor, en esta tierra donde tanto campo hay para el desarrollo de las actividades.

Este mismo mal se ha presentado en otros pueblos y sus gobiernos han corrido presurosos á cortarlo.

En Francia, señor presidente, cuya legislación me ha servido de modelo al proyecto que estoy fundando, tuvo que intervenir enérgicamente el gobierno para impedir los abusos que se cometían y los males que afectaba este juego; allí están severamente reglamentados los hipódromos y las sociedades de carreras no pueden usufructuar el producto de sport, que tiene un fin designado.

En Estados Unidos de Norte América está planteada ya la lucha y el estado de Nueva York la ha resuelto enérgicamente, cortando el mal de raíz con la prohibición absoluta del sport en las carreras, con cuya medida terminaron éstas.

Entre nosotros, felizmente, ya se empieza á reaccionar contra este furor de mejoramiento de la raza caballar, con perjuicio evidente de la humana. En la legislatura de la provincia de Buenos Aires está en tramitación un proyecto prohibiendo las carreras en días de trabajo, y es de desear que, cuanto antes, se convierta en ley, para que concluya ese espectáculo vergongozoso que nos da el hipódromo de Lomas, con carreras todos los martes, y cuya clientela íntegra la proporciona esta capital.

El proyecto que tengo el honor de presentar á esta honorable cámara tiene por fin corregir los abusos y explotaciones que dejo mencionados, y bien sé que ha de provocar resistencias, dada la cantidad de intereses que hiere; pero tengo la firme convicción que su triunfo se impondrá y que pronto se ha de convertir en realidad, lo que hoy es un anhelo de mi espíritu, para bien de esta sociedad tan seriamente amenazada con un peligro que cada día será mayor, si no se toman las medidas necesarias para conjurarlo á tiempo.

—Pasa el proyecto á la comisión de presupuesto.

22

SUBSIDIO

VIUDA DEL DOCTOR GUILLERMO TORRES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la viuda del doctor Guillermo Torres, exprocurador del tesoro, la suma de cincuenta mil pesos moneda nacional.

Art. 2° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese etc.

C. Carlés — Juan Balestra — Pastor Lacasa—M. Carlés— P. O. Luro—Julio A. Roca (hijo)—Julio A. Costa—J. I. Arias.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Hace pocos días que esta sociedad fué dolorosamente sorprendida por el fin trágico de este ciudadano eminente. Militar, figuró en su juventud en las milicias democráticas de una época de conmociones políticas, sirviendo con honra y valor su bandera honorable; como juez, en su tumba se podría colocar el epitafio que figura en la catedral de San Pablo en Londres sobre el sepulcro del célebre juez Knok: *Hic finit prudens, sapiens, justus, et humanus judex;* como legislador la patria fué su inspiración, la honestidad su escudo y el progreso de la cultura su ideal: como asesor del gobierno en todos los instantes fué la verdad, siendo la eminencia de sus ideas un hábito permanente en su espíritu, hasta el punto de poder citar como un caso especial, que debido á su proligidad y á su erudición, el estado pudo salvar tres millones de pesos que alegaban como prescriptos los deudores morosos de la contribución directa.

Muere dejando á su familia en la orfandad material más completa, relevada solamente por sus virtudes del dolor de la muerte producida, entre la desesperanza y la melancolía.

Es invocando estos antecedentes que los autores de este proyecto me han honrado con el encargo de pedir á mis honorables colegas que presten el apoyo necesario á fin de que la comisión se sirva despacharlo con la benevolencia que lo hace siempre tratándose de personajes que han servido á la patria en la forma que lo ha hecho Guillermo Torres. (*¡Muy bien! ¡muy bien!*)

Sr. Arias—Pido la palabra.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Para referirme al mismo asunto informado por el señor diputado Carlés y solicitar de la honorable cámara quiera autorizar á la comisión de peticiones á que le acuerde un preferente despacho.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Arias—Era con el objeto de pedir lo mismo que acaba de solicitar el señor diputado Luro; y aunque la comisión de peticiones á que corresponde este asunto ha demostrado que no necesita que sea su celo estimulado, deseo pedirle un preferente despacho tratándose de un patriota como el doctor Guillermo Torres, que no ha legado á sus hijos más herencia que las huellas de su honorabilidad en los puestos públicos que con tanto patriotismo ha desempeñado.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado Luro autorizando á la comisión de peticiones para despachar preferentemente el asunto á que se ha referido el señor diputado Arias.

—Se vota y resulta afirmativa.

23

PENSIÓN

SEÑORA MARTINA O. DE TORNÚ

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase á la señora doña Martina Ojeda de Tornú é hijos menores, como hija viuda del doctor Olegario Ojeda, el traspaso de la pensión que gozaba su finada madre doña Martina Ugarte de Ojeda, á contar desde la fecha del fallecimiento de ésta, ocurrido el 31 de diciembre de 1905.

Art. 2.° Mientras este gasto no sea incluído en el presupuesto, se abonará de rentas generales con imputación á esta ley.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Julio A. Roca (hijo). — G. del Barco.—E. Revilla.—Miguel M. Padilla.—V. Moyano.—Pastor Lacasa.—M. Ruiz Diaz.—E. Cantón.—Antonio F. Piñero.

Sr. Roca—Pido la palabra.

No necesito fundar extensamente este proyecto que fué convertido en ley y fué vetado por el Poder ejecutivo, como lo fueron todas las pensiones votadas el año pasado.

Son bien conocidos de toda la cámara los importantes servicios prestados al país tanto por el doctor Olegario Ojeda, padre de la señora Martina Ojeda de Tornú, como por el doctor Tornú, para que tenga necesidad de repetir los fundamentos que fueron expuestos extensamente cuando se sancionó ese proyecto anteriormente.

Con estas palabras dejo nuevamente fundado el proyecto.

—Pasa el proyecto à la comisión de peticiones.

24

MOCIÓN

BIBLIOTECA ALBERDI

Sr. Costa—Pido la palabra.

Entre los pedidos hechos para subsidios, hay uno de la comisión de fiestas de Santa Rosa de Toay, en la Pampa Central, pidiendo un subsidio para la biblioteca Alberdi que se funda mañana, me parece, con motivo del centenario del nacimiento de ese ilustre ciudadano, y hago moción para que la cámara se sirva autorizar á la comisión de peticiones á despachar preferentemente este asunto.

Sr. Presidente—Se va á votar la indicación del señor diputado.

—Se vota y resulta afirmativa.

25

MOCIÓN

NIETAS DE SARMIENTO

Sr. Ortega—Pido la palabra.

Voy á hacer una moción de preferencia.

Ha pasado en revisión del honorable Senado un proyecto acordando la pensión de ciento cincuenta pesos á las nietas del ilustre general don Domingo Faustino Sarmiento.

Creo que sería un acto de justicia resolver cuanto antes este proyecto y acordar esa pensión.

En tal concepto, voy á formular una moción de preferencia en el sentido de que se autorice á la comisión de peticiones para que se expida á la mayor brevedad posible.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se votará la moción del señor diputado.

—Es aprobada.

26

SUBSIDIO

ASOCIACIÓN GUARDIA DE HONOR

Sr. Presidente—Ahora corresponde tratar el asunto objeto de la moción del señor diputado Carlés.

Sr. Piñero—Entiendo que, por resolución de la cámara, esta sesión estaba destinada á tratar los asuntos despachados por la comisión de obras públicas.

Sr. Presidente—Sí, señor diputado. Pero hay una moción del señor diputado Carlés, que la cámara ha votado, para tratar en seguida este asunto.

Sr. Piñero—Pero llamo la atención de la cámara, porque si se encadenan estas mociones de preferencia, va á quedar relegada esa resolución con perjuicio del método que es lo necesario para trabajar.

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de presupuesto, por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Acuérdase á la asociación «Guardia de honor», de la Capital, la suma de treinta mil pesos moneda nacional con destino á la construcción del edificio para la escuela y taller de la mencionada sociedad.

Art. 2º Este gasto se cubrirá de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosta 20 de 1908.

M. M, Padilla,—G. del Barco,—Julián V. Pera,—Z. Cantón.—Aureliano Giyena. — Sabá. Z. Hernández,

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra. La asociación «Guardia de honor», se ha presentado á la cámara con una petición, cuyos fundamentos son los mejores que se pueden dar en favor del despacho de la comisión.

Dice que se ha constituído con personería jurídica, con el fin de ayudar y moralizar á la gente menesterosa, dándoles educación y enseñándoles un oficio ó arte, que les permita subvenir á sus necesidades.

Para esto, levantará un edificio en que funcionará una escuela primaria para niños, con talleres de dactilografía, linotipía, etc., que permitirán no solamente dar una educación conveniente á los alumnos, sino también costear en gran parte los gastos de esta enseñanza.

Esta asociación, pues, viene á realizar un propósito altamente simpático y que consulta las nuevas tendencias de la enseñanza, tendencias evidentemente, utilitarias, pues tratan de proporcionar no sólo la cultura necesaria, sino también la independencia individual acordando á los alumnos, y sobre todo á las alumnas, el trabajo honesto que ha de permitirles subvenir á su existencia.

Esta tendencia ha tenido de parte del Congreso y del país su aplicación, en virtud de leyes especiales creando estos institutos.

Estas escuelas profesionales de mujeres son sumamente escasas; en la capital de la República hay tres solamente en las que no está de acuerdo la preparación que se da á las alumnas bajo el punto de vista intelectual con la posición humilde que generalmente ocupan.

Por consiguiente, la solicitud de las distinguidas damas que constituyen esta sociedad de la «Guardia de honor» ha merecido la aprobación de la comisión de presupuesto, y merecerá seguramente la aprobación de la cámara por sus propios fundamentos y por los que muy oportunamente ha expuesto el distinguido diputado por la Capital autór de la moción para tratar sobre tablas el asunto.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el despacho en general y resulta afirmativa.

Sr. Escobar—Que se rectifique la votación.

—Se rectifica y resulta afirmativa de 37 votos contra 23.

—Se aprueba el proyecto en particular.

27

FOMENTO DE LOS TERRITORIOS

Sr. Presidente—Corresponde tratar ahora los asuntos de obras públicas.

Sr. Secretario Ovando—Antes de que el señor diputado Mitre formulara el dia 10 su moción de considerar los despachos de la comisión de obras públicas, los señores diputados Guasch Leguizamón y Barraquero habían he-

cho mociones de preferencia sobre dos asuntos de obras públicas. Ahora reclaman de la secretaría la prioridad de sus mociones.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Entiendo que esas mociones de preferencia eran para tratar los asuntos una vez terminado el que estábamos discutiendo, que quedó á media sanción. Hemos llegado al artículo 11 del proyecto de ley de fomento de los territorios nacionales.

Además están aquí presentes dos ministros que han venido por este asunto.

Sr. Escobar—Y ese también es asunto de obras públicas.

Sr. Olmedo—Están de acuerdo los señores diputados en tratar primero este proyecto.

Sr. Secretario Ovando—Estaba en discusión el artículo 11.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Se había resuelto que todo artículo que no se observara se diera por aprobado.

Sr. Presidente—Es exacto y así se procederá.

—No haciéndose observación, se dan por aprobados los artículos 11 y 12.

—Se lee el 13.

Sr. Mitre—Observo que este artículo parece dar á entender que no se permite vender la tierra, y el objeto de la ley es venderla; hay una confusión en la redacción.

Sr. Ministro de obras públicas

Yo no veo la confusión de que nos habla el señor diputado por la Capital, porque el artículo se refiere pura y exclusivamente á las tierras ubicadas en las zonas de influencia de los ferrocarriles, que son las que no podrán venderse, en tanto que los ferrocarriles estén construidos, porque la economía del proyecto se funda, precisamente, en que los ferrocarriles valorizarán la tierra de propiedad pública, y con el producto de la valorización, se pagará la sección del ferrocarril á que ella está afectada.

Es claro que mientras el ferrocarril no vaya, la tierra pública ubicada en esa región de influencia donde está el trazado, no podrá ser enagenada; pero el resto de las 32.000 leguas que en la actualidad tiene el gobierno de la nación, está libre y puede ser vendido en la forma que determinan las leyes vigentes.

Sr. Mitre—¿Pero no es el objeto de la ley vender estas tierras ubicadas en las zonas de los ferrocarriles?

Sr. Ministro de obras públicas

Es exacto.

Sr. Mitre—El artículo dice que el Poder ejecutivo no podrá vender, comprometer por arrendamientos, ni dar permisos de ocupación en las regiones servidas por las obras proyectadas. De manera que hay que hacerle decir otra cosa.

Sr. Ministro de obras públicas

«En las regiones servidas por las obras proyectadas;» pero en seguida, dice la segunda parte del artículo: «Las ventas de las tierras ubicadas en la zona de influencia de las obras autorizadas por la presente ley, quedarán en adelante sistemáticamente subordinadas al adelanto de las que ejecuten para colocar dichas tierras en condiciones de explotación económica y al pago del costo de las obras. La zona de influencia será fijada por el Poder ejecutivo dentro de los doce meses de la promulgación de la presente ley, con un mínimum de valor aproximado al duplo del costo de las obras.»

Los artículos siguientes autorizan la venta de esas tierras una vez que se hayan ejecutado las obras

Si se toma aisladamente este artículo, podría surgir esa duda; pero si se estudian los siguientes, se ve que el Poder ejecutivo queda autorizado para la venta.

Sr. Mitre—No hay ningún artículo que autorice expresamente la venta.

Es este un artículo contradictorio con el espíritu de la ley, con la cual estoy completamente de acuerdo. Creo que es una de las leyes de más alcance para el progreso del país que se hayan dictado en los últimos tiempos. Esta ley está destinada á operar en la región de la Patagonia una verdadera transformación económica, haciendo surgir en aquellas tierras, que convenientemente tratadas son privilegiadas, centros de población, donde ahora es el desierto...

Pero tratando de hacerme cargo del mecanismo de esta ley, y penetrado de que el espíritu de ella es valorizar la tierra con los ferrocarriles y los puertos, para venderla después de valorizada, encontraba que este artículo pare-

ce prohibir la venta, pues dice: «El Poder ejecutivo no podrá comprometer en forma alguna la disponibilidad de las tierras afectadas por esta ley, por ventas, contratos de arrendamientos ó permisos de ocupación de las regiones servidas por las obras proyectadas». Quiere decir que no se podrá enagenar hasta que estas obras no estén ejecutadas. Yo creo que agregando estas palabras, el artículo quedará perfectamente claro.

—El señor ministro de obras públicas hace una observación en voz baja al orador.

Sr. Mitre—El Poder ejecutivo se va á encontrar con un inconveniente.

Sr. Ministro de obras públicas Yo creo que no, señor diputado, porque el artículo siguiente establece que la venta queda subordinada á las obras, de modo que á medida que éstas se vayan ejecutando, se irán vendiendo las tierras.

Además, el artículo 16 dice: «Al realizarse las ventas de tierras de pastoreo, comprendidas en la zona de influencia, se acordará el título definitivo al aprobarse el remate, quedando constituída una hipoteca á favor del gobierno de la nación, por el valor total de la venta, en las condiciones determinadas por la ley orgánica del Banco hipotecario nacional, en todo lo que no sea modificada por la presente».

La autorización está, pues, en varios artículos. Es posible consignarla en una forma más clara, no lo discuto, y aún creo que la forma primitiva de redacción del proyecto del Poder ejecutivo, era menos confusa; pero creo que la autorización queda expresamente establecida en varias de las disposiciones de los artículos siguientes.

Sr. Presidente—¿Qué propone el señor diputado por la Capital?

Sr. Mitre—Siento muchísimo que el agregado de una palabra pueda ser causa de que este proyecto tenga que volver al Senado. Sería cuestión de pocos días más; pero, cumpliendo un deber de conciencia, no puedo dejar de indicar lo que á mis ojos resulta clarísimo: que por este artículo se prohibe la venta de tierras que es la base de la economía de este proyecto.

Para entenderse lo contrario, el artículo 13 deberia decir que las tierras no se podrán vender mientras las obras no estén ejecutadas, es decir, hasta que la valorización no haya sido alcanzada por efecto de las obras. Es lo que el artículo ha querido decir, pero ha omitido este agregado esencial.

Yo hago la indicación y tendrá la suerte que la cámara le depare.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Me parece que la observación hecha por el señor diputado Mitre, está salvada en la segunda parte del artículo 15, que dice: «En caso de que alguna de las obras autorizadas no hubiera podido tener principio en un término de cinco años, el Poder ejecutivo dará cuenta al honorable Congreso, para resolver sobre la disponibilidad de las tierras». Es decir que el Poder ejecutivo tendrá que dar cuenta al honorable Congreso para que resuelva la disponibilidad de esas tierras que no quedarán afectadas entonces á ninguna obra, puesto que no se ha podido llevar á cabo. De modo que queda detenida la tierra para ser vendida, durante el plazo de cinco años, al objeto de poder realizar la obra pública á que es afectada.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Indudablemente, la redacción es confusa; pero el inconveniente fundamental apuntado por el señor diputado Mitre, está salvado en el artículo que enuncia el recurso para cubrir los gastos para ejecutar la primera parte de este proyecto, que se compone de dos: primera, la construcción de una obra pública; segunda, el recurso con que se va á atender á los gastos que ella demande.

El artículo 11 dice: «Las obras, los estudios y adquisiciones autorizados por esta ley, se abonarán en dinero efectivo. A este efecto, queda autorizado el Poder ejecutivo para hacer uso del crédito, interno ó externo, hasta la suma de veinticinco millones de pesos oro, pudiendo afectar al pago de la amortización é intereses de la suma tomada en préstamo, las líneas construidas en virtud de la autorización acordada por la presente ley y sus entradas, *así como el producido de la tierra á que se refiere el artículo 13*, que es el artículo observado.

Sr. Mitre—Que no le permite vender.

Sr. Olmedo—Pero se le autoriza á usar de las entradas del producido de la tierra á que se refiere el artículo 13.

Sr. Piñero—Pero para eso tenemos que autorizarlo.

Sr. Mitre—Y no se le autoriza.

Sr. Olmedo—Si el artículo 11 establece que la cantidad necesaria para realizar todas estas obras debe obtenerse mediante la autorización incluída en el artículo 13, es claro que la ley entera entiende que el artículo 13 autoriza al Poder ejecutivo á vender la tierra. ¿Cuándo? Lo ha dicho el señor diputado seguramente: cuando el valor de la tierra haya aumentado, se haya duplicado, por la construcción de las obras de este ferrocarril.

De manera que todos estamos de acuerdo; sólo que con un poco de buena voluntad nos podemos dar por satisfechos con esta referencia del artículo 11, que autoriza el pago de las obras construidas con el producido, entre otros, de la tierra.

Sr. Mitre—Está equivocado. Es una confusión de la redacción. No hay tal autorización.

Sr. Olmedo—Lo dice: «y sus entradas, *así como el producido de las tierras* á que se refiere el artículo 13».

Sr. Mitre—Si la tierra no se puede vender sino cuando las obras estén realizadas, mal se pueden pagar éstas con el producido de la venta de la tierra.

Si yo no puedo comprar este libro sino con el producto de este mueble, yo no puedo tener el dinero necesario para comprar el libro sino después de vender el mueble.

Sr. Olmedo—Por eso dice el artículo 11 que el Poder ejecutivo abonará en dinero efectivo, y á este efecto lo autoriza á hacer uso del crédito interno ó externo, pudiendo emplear el producido de las tierras de que habla el artículo 13 cuando estén en condiciones de ser vendidas.

Sr. Mitre—No dice eso el artículo. La ley manda mantener las tierras en disponibilidad de venta, y no dice cuándo es la oportunidad de venderlas.

Todos sabemos cuál es el espíritu de la ley: es vender la tierra cuando se valorice, cuando haya llegado á su máximum el precio.

Sr. Olmedo—Por las obras.

Sr. Mitre—Mediante las obras realizadas. De manera que, como éstas hay que pagarlas al contado, no se podrán pagar con el producto de la venta.

Sr. Olmedo — Pero si lo dice el proyecto!...

Sr. Mitre—Lo dice mal. Más todavía; es contradictorio.

El hecho de que esto vuelva al Senado por una semana, no es una objeción para que no se haga un agregado necesario para la claridad de la ley. De lo contrario, podría suceder que mañana la repartición respectiva, ó el escribano encargado de escriturar, hiciera la observación de que la tierra no se puede vender porque está mandado por la ley que se mantenga en disponibilidad.

Y el artículo 11 corrobora este mandato: dispone que si las obras no se hubieran hecho en las fechas que se calcula, el Congreso debe resolver sobre la disponibilidad de la tierra, es decir, el artículo admite que no se venda, que se siga manteniendo la tierra disponible para venderla.

El propósito no puede ser mejor: la tierra pública ha sido, en general, entregada á vil precio, mediante condiciones que eran ilusorias respecto al adelanto de la misma tierra y su aprovechamiento para el bien general. El señor ministro ha querido cortar esto, y ha redactado la ley en forma de que esta tierra, en los territorios del sur y parte del Chaco, no se venda, sino cuando esté ya valorizada.

Preguntándome, alguna vez, con el despacho de la comisión por delante, cómo se las compondría el gobierno si una empresa particular quisiera hacer una oferta para construir este ferrocarril de Puerto San Antonio hasta Nahuel Huapí, y pidiese una garantía que librara al gobierno de la obligación de pagarle en efectivo, es decir, una garantía que radicara sobre la tierra, me he encontrado con este artículo que prohibe al gobierno venderla, arrendarla y hasta permitir la ocupación de ella. Es una verdadera contradicción.

Yo propongo, pues, y en esto la cámara dará á la indicación el destino que le parezca mejor—que se diga: «El Poder ejecutivo no podrá comprometer en forma alguna la disponibilidad de las tierras afectadas por esta ley, por ventas, contratos de arrendamiento ó permisos de ocupación en las regiones servidas por las obras proyectadas, *mientras estas obras no hayan sido ejecutadas.*»

Sr. Roca—Pido la palabra.

No habiendo aceptado la comisión, pido que se vote por partes el artículo, porque entiendo que eliminado el primer párrafo, que establece que el Poder ejecutivo no podrá comprometer en forma alguna la disponibilidad de la tierra,

por ser inaceptable, quedaría como artículo la segunda parte, que dice así: «las ventas de las tierras ubicadas en la zona de influencia de las obras autorizadas por la presente ley, quedarán en adelante sistemáticamente subordinadas al adelanto de las que se ejecuten para colocar dichas tierras en condiciones de explotación económica y al pago del costo de las obras. La zona de influencia será fijada por el Poder ejecutivo dentro de los doce meses de la promulgación de la presente ley con un mínimum de valor al duplo del costo de las obras».

Creo que con esto, quedarían salvados los inconvenientes que afrontan los que encuentran esta redacción confusa é insuficiente.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

La primera parte del artículo 13 constituye la base misma del proyecto; es la reserva de las tierras que han de ser atravesadas por este ferrocarril, porque son ellas las que van á pagar las obras. Como todas las obras no se pueden hacer en una extensión tan considerable de una sola vez, se ha procedido con arreglo al criterio que estatuye el artículo, de manera que á medida que vayan adelantando las obras vaya la tierra estando en condiciones de ser vendida; porque de otra manera al terminarse las obras, ya no habría tierra pública con qué pagarlas.

Es por esto que se ha creído necesario establecer claramente que esa tierra quede afectada á estos ferrocarriles y que no pueda ser vendida sino una vez que el ferrocarril haya llegado allí.

La segunda parte del artículo es la que establece la autorización para vender. No estoy lejos de pensar como el señor diputado por la Capital, que la redacción del artículo no es muy clara y que podría efectivamente ser mejor; pero en fin, ya está hecho; y sería sensible que por un detalle como éste, que no afecta fundamentalmente la ley, demorara todavía su sanción, que lleva ya dos años y medio de penosa tramitación en el Congreso. Y eso sin que haya sido resistida! ¿Cuál sería su suerte si realmente lo hubiera sido?

Con arreglo á los términos de esa segunda parte del artículo, que concuerda en forma clara y neta, como dice el señor diputado Olmedo, con el artículo 11, las ventas de las tierras ubicadas en la zona de influencia de las obras, quedarán en adelante sistemáticamente subordinadas al adelanto de las que se ejecuten para colocar dichas tierras en condiciones de explotación económica y al pago del costo de las obras.

De manera que esas tierras que no se habrá podido vender, á medida que se vayan haciendo tramos de cien kilómetros de ferrocarril, se irán enajenando, porque sería ésta la forma establecida, en virtud de esta segunda parte del artículo, que autoriza al Poder ejecutivo á proceder á su enajenación, dado que lo dispone así, no solamente este artículo sino la mayor parte del siguiente y aún el artículo 11 á que se ha hecho referencia.

Aunque creo, como he dicho, que se puede mejorar la redacción de este artículo, me parece que no vale la pena y pido á la honorable cámara que no demore la sanción de esta ley, que está pronta para una realización inmediata, dado que el gobierno tiene todos los elementos necesarios para empezar estas obras de canalización y para llevar allí los ferrocarriles, que, como ha dicho el eminente orador Ferri, transportan las cosas, las personas y las ideas, sobre todo estas últimas que tanta falta hacen para la civilización de aquella parte del país.

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Antes de la votación de este artículo, desearía escuchar del señor ministro cuál es el criterio que tiene el Poder ejecutivo para determinar la zona de influencia de los ferrocarriles, porque aquí veo que, por la última parte de este artículo, se le da la facultad al Poder ejecutivo de determinar esa zona de influencia.

Desearía escuchar del señor ministro cuál es el criterio del Poder ejecutivo para resolver esta cuestión tan importante.

Sr. Ministro de agricultura—Pido la palabra.

La zona de influencia de los ferrocarriles es la zona servida por ellos mismos y hasta la cual alcanzan los beneficios del transporte. Esa zona tiene que ser necesariamente más angosta en la costa y más ancha á uno y otro lado de la línea férrea, á medida que se va alejando hacia el interior.

El Poder ejecutivo no ha fijado todavía la extensión de esa zona, porque no está autorizado por la ley; pero eviden-

temente será aproximadamente al rededor de 50 kilómetros á cada lado de la vía, para ir ensanchándose á medida que avanza hacia el interior, hasta llegar por el lado del oeste al límite con Chile y por el lado del naciente hasta 100 kilómetros hacia la costa; porque desde esa distancia convendría más concurrir con los productos á las estaciones de los ferrocarriles, que venir hasta la costa trayéndolos por los medios ordinarios de transporte que existen hoy en la Patagonia.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Yo también creo, como el ingeniero Mitre, que este artículo no está bien claro.

Me parece que hay una contradicción entre el texto exacto del artículo y el propósito del mismo; pero me parece también que la correlación de todos estos artículos permite en una forma muy clara establecer cuál es el mecanismo de esta ley.

Por esa razón, en mi concepto, podría votarse, sin que en la práctica produzca dificultades.

En cuanto se refiere á la zona de influencia, tampoco estoy conforme en que sea el Poder ejecutivo el que pueda fijarla por decreto. Me parece que las zonas de influencia de los ferrocarriles nunca se pueden fijar por decreto. La zona de influencia es un fenómeno comercial, sumamente variable, y que no puede quedar determinado ni establecido por una ley. Pero también me doy cuenta que el espíritu del artículo es fijar una zona aproximada, que no será de influencia, pero que á los efectos del mecanismo de la ley, en cuanto á la tierra que se va á afectar á la responsabilidad del empréstito, que se ha de emitir, esta fijación por decreto, sin que sea lo que en realidad se llama en términos técnicos zona de influencia, podría tomarse como tal.

De manera que podría votarse el artículo tal como está.

Sr. Mitre—Hago notar que el artículo prohibe la venta, arrendamiento ú ocupación de estas tierras en términos absolutos, diciendo que el Poder ejecutivo no podrá comprometer en forma alguna la disponibilidad de estas tierras.

Hecha esta advertencia, pido que se vote por partes el artículo. Primeramente, la parte observada del despacho de la comisión; luego, el agregado; y por último, el resto del artículo.

En cuanto á la zona de influencia, me parece que no estaría de más fijarla si fuera el ánimo del señor diputado que ha hecho la indicación, completarla determinando cuántos kilómetros á cada lado de la vía conceptúa que debe ponerse como zona de influencia.

Sr. Roca—Hay además una nueva contradicción en el artículo. La prohibición general y definitiva se refiere á las regiones servidas por las obras proyectadas, mientras que la prohibición de venta de la segunda parte del artículo se refiere á las tierras ubicadas en la zona de influencia. No sé si estas dos zonas coinciden; pero desde que se emplean conceptos diferentes, se puede suponer que se refiere á zonas distintas.

Sr. Presidente—Como la comisión mantiene su despacho, se va á votar por partes como lo ha pedido el señor diputado por Córdoba.

—Se vota y aprueba:

El artículo 13. El Poder ejecutivo no podrá comprometer en forma alguna la disponibilidad de las tierras afectadas por esta ley, por ventas, contratos de arrendamientos ó permiso de ocupación en las regiones servidas por las obras proyectadas.

Sr. Mitre—Ahora viene el agregado, señor presidente.

Sr. Presidente—¿Cómo es el agregado?

Sr. Mitre—Hasta tanto éstas no sean ejecutadas.

Sr. Rodríguez Jurado—Yo desearía saber del señor diputado Mitre si no cree que este artículo 13 está complementado por el artículo 15 que establece que la no disponibilidad durará por el término de cinco años dentro del cual deben por lo menos haber dado principio las obras.

Sr. Mitre— ¿Me permite contestar, señor presidente?

Sr. Presidente — Sí, señor diputado.

Sr. Mitre— El artículo 15 dispone que si las obras no se hubieran ejecutado en el término de cinco años, el Poder ejecutivo dará cuenta al Congreso para que éste resuelva sobre la disponibilidad de las tierras.

En cambio, el agregado que yo propongo facultará al Poder ejecutivo para disponer de las tierras al año, á los dos años de promulgada la ley, una vez

que se hayan ejecutado las obras, lo cual le permitirá hacerse de recursos para pagarlas.

Son dos cosas completamente distintas.

Sr. Terán—¿Y la primera parte del artículo 15 que dice que las reservas de las tierras durará hasta que se haya amortizado el importe de las obras que las afecta?

Sr. Mitre—Es otra contradicción, señor diputado. Si se dispone que con el importe de las tierras se van á pagar las obras ¿cómo se va á reservar la tierra hasta que se haya amortizado la deuda contraída por razón de la obra?

Con el agregado que yo propongo se salvaría esta contradicción que es de importancia capital, por más que quedaran en el resto de la ley otras de menor importancia.

Sr. Costa—¿Cuál es el agregado?

Sr. Mitre—«Hasta tanto éstas sean ejecutadas».

Sr. Presidente—Se va á votar el agregado propuesto.

—Se vota: «hasta tanto que éstas sean ejecutadas» y resulta afirmativa.

—Se da por aprobado el resto del artículo, quedando en esta forma:

Art. 18. El Poder ejecutivo no podrá comprometer en forma alguna la disponibilidad de las tierras afectadas por esta ley, por ventas, contratos de arrendamientos ó permisos de ocupación en las regiones servidas por las obras proyectadas, hasta tanto que éstas sean ejecutadas.

Las ventas de tierras ubicadas en la zona de influencia de las obras autorizadas por la presente ley, quedarán en adelante sistemáticamente subordinadas al adelanto de las que se ejecuten para colocar dichas tierras en condiciones de explotación económica, y al pago del costo de las obras. La zona de influencia será fijada por el Poder ejecutivo, dentro de los doce meses de la promulgación de la presente ley, con un mínimum de valor aproximado al duplo del costo de las obras.

Sr. Ministro de obras públicas
Permítame, señor presidente.

Desearía una explicación sobre el agregado que acaba de votarse, porque según la redacción que le ha dado el señor diputado autor de la moción, parecería entenderse que no se podrá vender la tierra sino hasta que estén ejecutadas las obras en su totalidad, siendo por el contrario el propósito del Poder ejecutivo que las tierras se vendan á medida que los trabajos vayan avanzando, sin necesidad de esperar la terminación de todas las obras.

Así, por ejemplo, cuando se hayan ejecutado cien kilómetros de ferrocarril, se venderá la tierra situada á los costados de la línea construida hasta cien kilómetros, y por la redacción del agregado va á resultar que no podrá venderse hasta que esté hecha toda la línea.

Una de dos: ó estaba bien la redacción del artículo como estaba antes, ó con esta interpretación que se le ha dado queda su concepto más restringido.

Sr. Presidente—Está votado.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Con los riesgos de la situación y convencido de que la cámara debe haber votado dándose perfecta cuenta de las observaciones hechas, pido la rectificación de la votación anterior.

Sr. Orzábal—Es lo que corresponde; debe haber habido error en la votación.

Sr. Mitre—Está votado y lo que corresponde es reconsiderar.

Sr. Olmedo—Permítame el señor diputado.

Yo he hecho una moción de orden, de que se rectifique la votación.

Sr. Presidente—El señor diputado tiene derecho á pedir que se rectifique la votación.

Sr. Olmedo—Es una moción que no se discute.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Yo no tendría inconveniente en votar una moción de reconsideración si la formulase el señor diputado....

Sr. Olmedo—Yo no la hago.

Sr. Roca—.... pero me parece que es falsear las disposiciones del reglamento sostener que en vista de las objeciones formuladas después de votado el artículo, por el señor ministro de obras públicas, puede procederse á una simple rectificación, cuando se trata de una moción de reconsideración bien caracterizada.

Sr. Lacasa—Siempre se ha hecho.

Sr. Olmedo—Yo no hago moción; pido que se rectifique la votación.

Sr. Roca—Es que yo entiendo que la indicacion del señor diputado versa sobre el fondo del asunto y no sobre un cómputo de votos.

Se han traído nuevos elementos de juicio al debate que son las palabras pronunciadas por el señor ministro de obras públicas después de votado el artículo. Luego la moción que corresponde es la de reconsideración.

Sr. Olmedo—Si la hace el señor diputado yo la apoyo.

Sr. Orzábal—Es un caso de interpretación del reglamento.

Sr. Roca—Yo desearía saber cómo interpreta el caso la presidencia.

Sr. Presidente—Como lo manda el reglamento! Cualquier diputado tiene derecho á pedir que se rectifique la votación.

Sr. Roca—¿Después de haberse votado y renovado el debate?

Sr. Orzábal—No se ha puesto á discusión ningún nuevo artículo y es oportuno el pedido de rectificación.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Como no me anima aquí un espíritu de obstrucción y menos de amor propio, sino por el contrario el deseo de que la ley salga lo mejor posible, yo no tengo ningún inconveniente en reconocer que este agregado precipitadamente redactado requiere una ampliación, que sería la siguiente: que no podrá venderse cada sección de tierra mientras no sean ejecutadas las obras indicadas en esa sección.

Naturalmente la ley es la misma para el territorio de Santa Cruz que para Formosa, y la redacción anterior podría hacer creer que es necesario que se ejecuten todas las obras en distintos territorios.

Así pues se puede aclarar esta redacción de manera que dijese que las secciones de tierra no podrán venderse mientras no estén hechas las obras en cada sección.

En este sentido, vale la pena de ponerse de acuerdo antes de hacer una nueva votación precipitada que podría dar lugar á otra contra rectificación.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Me permito observar al señor dipuputado que el hecho de emplear la palabra sección, que propone, como los territorios nacionales están divididos en secciones, si se estableciese que las tierras no podrán venderse mientras las obras no estén concluídas en esa sección, eso produciria otra confusión, porque la división de la tierra respecto de esta venta, es distinta de la que tiene á los efectos de la administración. En un caso es una zona afectada por los ferrocarriles, se puede decir, prolongada, y en el otro, son cuadrados.

Así pues la palabra «secciones» vendría á producir otra confusión.

Sr. Presidente—Se va á rectificar la votación.

Sr. Secretario Ovando—Pero hay algunos señores diputados que han entrado después de la votación anterior; la secretaría no sabe quienes son.

Sr. Presidente—La presidencia ruega á los señores diputados que no hayan tomado parte en la votación anterior, que tengan la bondad de pasar al fondo del salón.

—Se vota y resulta negativa.

—Al darse lectura del artículo 14, dice el

Sr. Mitre—Pido la palabra.

—Después de un momento de espera, mientras el señor diputado que pidió la palabra consulta algunos papeles, dice el

Sr. Olmedo—Perdemos el *quorum* si no seguimos tratando este asunto.

Sr. Presidente—Sí, señor, pero hay un señor diputado que ha pedido la palabra.

Sr. Olmedo—Sí, señor; yo tengo el mayor respeto y la mayor simpatía por la palabra del señor diputado; pero me parece que estamos perdiendo el tiempo; y lo que es más, señor presidente, el *quorum* que es capitalísimo en este momento, porque de no votar este proyecto ahora, trascurrirán acaso quince ó veinte días por la interrupción que determine algún otro asunto. Y como tanto el señor diputado como la cámara están igualmente interesados en la sanción de este proyecto al que atribuimos una importancia capital, yo le haría al señor diputado la más humilde solicitud de complacencia en obsequio de esta iniciativa que con todos sus inconvenientes y obscuridades será de resultados indiscutiblemente benéficos para el país.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

En esto de perder el tiempo la cámara está curada de sorpresa: no es la primera vez que lo pierde. Y en este momento no perdemos el tiempo, estamos aclarando una ley importante que

se va á ejecutar con capitales muy considerables, y es menester entonces que los medios económicos que la ley provee estén determinados de modo que se asegure al Poder ejecutivo una acción desenvuelta y no sujeta á tropiezos, á interpretaciones y consultas al Congreso.

Por el artículo primero del proyecto se autoriza al Poder ejecutivo á construir y explotar diferentes líneas férreas que se determinan, en cinco años.

Entonces yo propondría que el agregado dijera: El Poder ejecutivo no podrá permitir en forma alguna la disponibilidad de las tierras afectadas por esta ley, por ventas, contratos de arrendamientos ó permisos de ocupación en las regiones servidas por las obras proyectadas, *mientras no estén terminadas las respectivas líneas de ferrocarriles expresadas en el artículo primero.*

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Siento estar en disidencia con la indicación del señor diputado por la Capital, pero no puedo dejar de hacerlo, porque entiendo que esa proposición afectaría fundamentalmente el proyecto. Esas líneas son largas; algunas tienen setecientos kilómetros y aun más.

Por ejemplo, la línea que saliera de San Antonio á Nahuel Huapí, tiene seiscientos kilómetros, y el pensamiento del gobierno para facilitar la operación financiera es conseguir recursos por medio de la venta de tierras para ejecutar toda la línea una vez que se hayan hechos los primeros cien kilómetros. Cuando estén hechos, se vende la tierra y con su producto se pueden hacer los segundos cien; se vende nuevamente la tierra y con su producto se hacen los terceros cien, y así sucesivamente.

De manera que si la ley dice al Poder ejecutivo: no podrá vender tierra hasta que estén construídos los seiscientos kilómetros que recorre la línea que no estarán construídos antes de tres años, establece que no se va á poder vender la tierra hasta dentro de tres años.

Por otra parte, el propósito del Poder ejecutivo es usar del crédito en la suma menor posible.

Si queda autorizado el Poder ejecutivo á vender la tierra en cuanto haya el primer tramo de cien kilómetros, con eso va á pagar, y no habrá necesidad del crédito.

El crédito será necesario para pagar las obras, pero en pequeña escala, puesto que el gobierno no va á recibir íntegro, al contado, el importe de la tierra, sino en las anualidades que establece la ley.

Pero hay que tener presente que este crédito no es al Poder ejecutivo sino á los futuros compradores de la tierra, con el objeto de fomentar su valor facilitando su adquisición.

En realidad, si la tierra fuera á venderse al contado, no habría necesidad de crédito; pero como el ferrocarril hay que pagarlo inmediatamente, y la tierra no se paga totalmente hasta los trece años y medio, es necesario esta operación de crédito que viene á ser destinada, no á facilitar recursos al gobierno sino á favorecer á los futuros compradores.

Con este incentivo, con este estímulo, con estas facilidades de pago, se apresurarán los pobladores á adquirir tierras en tan buenas condiciones.

Con la reforma empeoraremos la ley en vez de mejorarla, porque impediremos al Poder ejecutivo que vaya vendiendo la tierra para ir construyendo líneas férreas.

Ya se ve que no es tan fácil componer la redacción de una ley que, confieso, peca de falta de claridad, pero que á mi juicio establece perfectamente las autorizaciones al Poder ejecutivo para que pueda desenvolverse sin ninguna clase de dificultades.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

He hecho esta indicación abundando en el espíritu de la ley, tal cual la había definido el señor ministro cuando la fundó y en las distintas ocasiones en que ha tenido la oportunidad de explicar sus propósitos.

Yo entendía que el deseo del Poder ejecutivo era no vender la tierra sino cuando hubiera alcanzado el máximum de la valorización; y me parecía que esto estaba perfectamente justificado como propósito económico, y que no dañaba la ejecución de las obras que se proyectan.

La línea más larga de las que se proyectan es la de San Antonio á Nahuel Huapí, de 600 kilómetros. Para su construcción se necesitarán dos años; supongamos tres años. Concluidos los seiscientos kilómetros, la tierra valdrá más que el primer año en virtud del mayor recorrido del ferrocarril, y luego, porque construidos cien kilómetros, po-

dría asaltar á los futuros pobladores la duda de si se completaría ó no el resto de la línea.

Cada uno de estos ferrocarriles, como decía muy bien el señor ministro, no va á gravar al erario público, ni va á pesar directamente sobre el crédito nacional.

Seguramente hará proposiciones más de una empresa para ejecutar esa línea mediante emisiones de títulos de crédito que irían pesando sobre el gobierno de una manera gradual.

Entonces, la mejor oportunidad para la venta de la tierra va á ser cuando los ferrocarriles estén terminados. Y no me refiero á todas las obras que la ley comprende.

En realidad, el verdadero negocio que hará el estado con estas tierras, sería enajenarlas cuando estuvieran hechas todas las obras, y así se vería descargada la economía de aquella región de todo gravamen y reforzado el tesoro nacional con una entrada positiva, que buena falta le hace.

En este sentido, señor presidente, el agregado propuesto en esta forma precipitada á que nos obliga la discusión por el modo como ha venido á hacerse, complementa la ley, la perfecciona, por lo pronto, en el sentido de que hace desaparecer la prohibición absoluta que contiene de vender la tierra.

Pero por mi parte, no hago cuestión de si ha de ser una vez construídos cien kilómetros ó una vez terminadas en su totalidad las obras, cuando el Poder ejecutivo haya de tener autorización para vender las tierras.

Sr. Ministro de obras públicas Observaré dos palabras al señor diputado: que si vamos á esperar al máximo de valorización, como dice, no se hará nunca la venta de las tierras, porque es de esperar que mientras el país se vaya desenvolviendo, el valor de la tierra pública ha de seguir la progresión creciente que han seguido todos los valores de mucho tiempo atrás; que si no vamos á hacer la venta hasta que no estén completamente terminados los ferrocarriles, es decir, hasta que lleguen á sus destinos, va á pasar más tiempo del necesario, sin objeto; y que si vamos á esperar la valorización para hacer un negocio más lucrativo, la venta se realizará muy tarde, porque es natural que mientras el progreso del país vaya in crescendo, la valorización de la tierra irá siendo mayor.

Hay que buscar, sí, la valorización de la tierra; pero hasta cierto límite, sin exagerar.

Sr. Ministro de agricultura—Pido la palabra.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

El artículo, á mi modo de ver, está claro. En su segunda parte dice: «Las ventas de las tierras ubicadas en las zonas de influencia de las obras autorizadas por la presente ley, quedarán en adelante sistemáticamente subordinadas al adelanto de las que se ejecuten para colocar dichas tierras en condiciones de explotación económica y al pago del costo de las obras.» Y esta disposición tiene concomitancia con la del artículo 4.° que determina la forma de ejecución de las obras, cuando dice: «La construcción de cada línea podrá ser comenzada después de hechos los estudios de máxima de toda ella, y siempre que se hayan terminado los estudios y proyectos definitivos de los trozos iniciales. La prosecución de los estudios definitivos, podrá llevarse adelante á medida que avance la construcción.» Es decir, que se hará el estudio definitivo de una sección, sea de cien kilómetros por ejemplo, y una vez hecho ese estudio definitivo y esa construcción, se continuará el estudio y ejecución de las obras de las secciones subsiguientes; de manera que las tierras que van á venderse inmediatamente, son las que quedan afectadas por las obras ya construídas.

Ahora, se me permitirá hacer una observación á mi ilustrado colega el señor diputado Mitre, quien ha dicho que es necesario esperar la terminación de las obras para recién vender las tierras, con el objeto de crear un fondo de recursos para el estado.

Opino, señor presidente, que la tierra pública no es ni puede ser considerada como una fuente inmediata y directa de recursos. El concepto económico es otro: lo que debe hacer el estado con la tierra pública es colocarla en las condiciones económicas más ventajosas, construyendo obras y llevando la población para que se radique en ella definitivamente. La venta de la tierra, es con el objeto de obtener recursos para abonar el importe de la obra ejecutada y nada más.

Entonces, no hay ningún interés en exigir del comprador el máximo del valor que la tierra pudiera llegar á tener, pues basta con que ese valor al-

cance para cubrir el importe de la obra pública. El estado no especula como el particular, pues estando pobladas esas regiones, obtiene recursos en otra forma, por medio de impuestos, etc.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Sr. Presidente— La había pedido el señor ministro de agricultura.

Sr. Ministro de agricultura — Para hacer una observación á la proposición del señor diputado por la Capital.

Si no hubiera de venderse la tierra sino después de construídas las líneas, habría que ofrecerla en cantidades inmensas, lo cual haría bajar seguramente su valor.

Por ejemplo, para precisar las ideas: si se construyera la línea completa de San Antonio á Nahuel Huapí en línea recta, 600 kilómetros, y se considerara como zona de influencia sólo una distancia de 50 kilómetros á uno y otro lado de la vía, por cada kilómetro de vía habría cien kilómetros de tierra, ó sea cuatro leguas cuadradas. Al poner en venta la tierra sobre el total de la línea, sobre los 600 kilómetros, se ofrecerían 2400 leguas, que se pondrían en venta de una sola vez. Creo que la magnitud de esta cantidad hace ver la inconveniencia de vender la tierra después de concluídos todos los trabajos.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Para no entrar en una discusión larga y enojosa y llenar el propósito que he creído conveniente exponer, de salvar la mala redacción de este párrafo, encuentro que se puede, sin necesidad del agregado, por una sola supresión, quitar al artículo el inconveniente que presenta.

El artículo dispone que el Poder ejecutivo no podrá comprometer en forma alguna la disponibilidad de las tierras afectadas por esta ley, por venta, contrato de arrendamiento ó permiso de ocupación. Propongo, y someto esto á la consideración de mi honorable colega el señor presidente de la comisión, que se quiten las palabras «por venta», en cuyo caso desaparecen todos los inconvenientes señalados. Entonces, el artículo dispondrá que el Poder ejecutivo no podrá arrendar la tierra ni permitir su ocupación; pero no contendrá la prohibición de vender, que es lo que contiene contrario al espíritu de la ley.

Sr. Escobar—Es que la ley establece un régimen especial de la tierra pública afectada á las obras á efectuar....

Sr. Mitre—Y el artículo lo altera profundamente.

Sr. Escobar—Permítame, le voy á explicar.

Establece, además, más adelante que sólo se deben vender las tierras en remate público. Mientras tanto, la ley de tierras determina que la tierra puede adquirirse en compra directa. Entonces, hace la ley de fomento en su artículo 13, una declaración general, y más adelante aclara el concepto y fija la única forma en que puede venderse la tierra pública, que será en remate. Por eso es que el artículo empieza con una disposición general, y después particulariza el caso, diciendo que la tierra afectada sólo debe ser vendida en remate público y no de acuerdo con lo que dispone la ley de tierras, constituyendo el régimen especial de la tierra pública á que he aludido anteriormente.

Es por eso que el artículo está redactado en esa forma.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Esta nueva forma que propone el señor diputado por la Capital, prueba una vez más lo difícil que es mejorar estas cosas de la manera como estamos tratando de hacerlo.

Si se suprimiera la palabra «venta» en el artículo, la ley quedaría deshecha; ya no habría garantía para la construcción de las obras en lo futuro, porque si se suprime la prohibición de vender en la zona afectada por estas obras hasta el momento en que ellas estén realizadas, si se suprime la palabra «venta», en cualquier tiempo el Poder ejecutivo podrá vender, de acuerdo con la ley general de tierras, en remate ó venta directa, las tierras que van á pagar con su importe el costo de las obras.

Sr. Mitre—Nó, señor ministro.

Sr. Ministro de obras públicas Precisamente el proyecto se propone evitar eso.

Estas tierras, que están destinadas á pagar los ferrocarriles con su valorización, no se podrán vender ni ocupar de ninguna manera.

Sr. Mitre—No dice eso.

Sr. Ministro de obras públicas Lo dice la segunda parte del artículo. Insisto una vez más, y si no fuera así, la ley no tendría sentido ni objeto. Por eso yo creo que cualquiera modificación que prevaleciera, podría tener más graves inconvenientes que los que el señor

diputado se propone evitar, y que mejor sería sancionar la ley como está, en la seguridad de que no habrá dificultad de ninguna clase.

Por otra parte, debo decir á la cámara que un proyecto de esta magnitud no se puede suponer que salga como Minerva, armado de todas armas desde el día que nació. Hay que suponer que adolece de defectos que la experiencia nos va á demostrar y no sería extraño que el mismo Poder ejecutivo, autor del proyecto, venga á proponer al Congreso alguna modificación que la experiencia le demuestre que sea absolutamente indispensable.

Entonces sería la oportunidad de corregir todas estas deficiencias; por lo pronto, no es necesaria la modificación del artículo, porque ha de pasar mucho tiempo antes de que llegue á venderse el primer lote de tierra afectada. Si llega á producirse el caso, lo que no creo, que el señor diputado por la Capital ha querido evitar con todo los buenos deseos que tiene, será la oportunidad de que el Poder ejecutivo se presente al honorable Congreso y le diga que esta redacción resulta confusa, y se sirva modificar este artículo.

Yo creo que con estas reflexiones la cámara podrá votar.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Para la última indicación, señor presidente, después de la cual sellaré herméticamente los labios.

Propongo, en el deseo de abundar en demostraciones del interés que esta ley inspira, y gracias á la oportuna indicación del señor diputado Guido Lavalle, una nueva redacción que, creo, salva todos los inconvenientes, y es la substitución del párrafo 1º del artículo 13, por otro que diga: «El Poder ejecutivo sólo podrá disponer de las tierras afectadas por esta ley en las regiones servidas por las obras proyectadas, á medida que éstas sean terminadas».

Si tuviera la felicidad de que el señor miembro informante aceptara esta redacción, se podría votar y pasar adelante.

Sr. Ministro de obras públicas Volvemos á la misma dificultad: «una vez que las obras *estén terminadas*»; es decir, mientras no se terminen las obras, no se puede vender la tierra.

Sr. Mitre—Por eso digo: á medida...

Sr. Ministro de obras públicas ...*que estén terminadas.*

Sr. Mitre—Que se diga: *que sean ejecutadas.*

Sr. Presidente—La moción que formula el señor diputado por la Capital importa una reconsideración de la parte del artículo ya aprobado por la cámara. De manera que esta es una cuestión previa; si se reconsidera ó no el primer párrafo del artículo 13, puesto que ya ha sido aprobado.

Sr. Mitre—El agregado que yo propuse está votado por la cámara.

Sr. Olmedo—Está rechazado.

Sr. Mitre—Sí, está rechazado. Yo no he pedido reconsideración. No tengo amor propio en estas cuestiones: sería ridículo. No me inspira otro deseo que el de que se salve un inconveniente grave que se ha señalado muchas veces.

En este sentido, ruego al señor secretario que tome nota de esta proposición. El señor presidente la pondrá á votación como crea conveniente.

Diría así: «El Poder ejecutivo sólo podrá disponer de las tierras afectadas por esta ley en las regiones servidas por las obras proyectadas á medida que se ejecuten».

Sr. Presidente—Se va á votar si se reconsidera la primera parte del artículo 13.

—Se vota y resulta negativa.
—Se da por aprobado el resto del proyecto.

Sr. Presidente—Queda definitivamente sancionado.

28

FERROCARRIL

DE RUFINO Á SAN NICOLÁS

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud del señor Héctor Zaldarriaga, sobre construcción y explotación de un ferrocarril de Rufino á San Nicolás, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Concédese al señor Héctor Zaldarriaga el derecho de construir y explotar una línea férrea que, arrancando del pueblo

de Rufino de la provincia de Santa Fe, siga hacia el Este, pase por Isabel, Colón, Ocampo y termine en el puerto de San Nicolás de los Arroyos, y un ramal que partiendo de Isabel termine en Venado Tuerto.

Art. 2.° La línea será de trocha de 1 metro 676 milímetros.

Art. 3.° A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de las líneas. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de 50 kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los tres años de iniciados los trabajos.

El concesionario incurrirá en una multa de 10.000 pesos moneda nacional si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4.° Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 5.° El trazado de estas líneas deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6.° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la Nación, á cuenta de la garantía exijida en el artículo 4.° de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos moneda nacional, por cada kilómetro de vía.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la Nación á la orden del consejo nacional de educación.

Art. 7° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, junio 17 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Van Gelderen.—M. Carlés. — Marcial R. Candioti.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Van Gelderen—Me parece que hay error, en cuanto al orden que deben ser tratados los asuntos. Creo que el que debe tratarse primero se encuentra en la página 7, despacho número 2.

Sr. Secretario Ovando—Pero la secretaría había hecho notar que antes de aprobarse la moción del señor diputado Mitre, de tratar las obras públicas por su orden, habían hecho moción los señores diputados Guasch Leguizamón y Barraquero, para que se diera preferencia á este ferrocarril y al dique de San Juan.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Este ferrocarril arranca de un punto de la provincia de Santa Fe, denominado Rufino, sigue hacia el este, pasa por Isabel, provincia de Buenos Aires, sigue por Colón y Ocampo y termina en San Nicolás de los Arroyos, y del punto de intersección en Isabel parte un ramal que termina en Venado Tuerto. La línea tiene trescientos diez kilómetros y cruza los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario, Central Argentino y Pacífico. Este ferrocarril alimentará con sus transportes una zona de tierra cuya explotación intensa hace ya necesario que nuevas líneas férreas vayan á cruzarla para su mayor progreso agrario.

No se opone á ningún precepto de las ya sancionadas por la honorable cámara, por lo que la comisión aconseja su sanción.

—Después de unos momentos de espera, y no pudiéndose formar quórum para votar, dice el

Sr. Presidente—Invito á la honorable cámara á pasar á cuarto intermedio.

—Se pasa á cuarto intermedio, siendo las 6.15 p. m.

AGOSTO 31 DE 1908

35ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 20ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, Barraquero, Barraza, Calderón, Calvo, Candioti, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Fernández, Ferrer, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Ibáñez, Iriondo, Lacasa, Méndez Casariego, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, Drago, Martínez, O'Farrell, Terrosa.—**Con aviso:** Alvarez, del Barco, Breard, Campos, Carbó, Cantón (Z.), Freyre, García (L.), Grandoli, Hernández (S. Z.), López (C.), Maza, Meyer Pellegrini, Moyano (V.), Ortiz de Rozas, Revilla, Salvá. — **Sin aviso:** Balestra, Bejarano, Cornejo, Escobar, Fonrouge, Frías, Gigena, Hernández (M.), López Mañán, Luro, Mugica, Rivas, Varela.

SUMARIO N.º 35

1

Comunicaciones del Senado.

2

Despacho de las comisiones.

3

Diversas **peticiones particulares.**

4

Moción para tratar con preferencia un despacho de la comisión de negocios constitucionales referente á **pensiones.**

5

Proyecto de ley, por el señor diputado Julián Barraquero, sobre creación del personal correspondiente á la **oficina química nacional de Mendoza.**

6

Proyecto de ley, por el señor diputado Pastor Lacasa, creando un **instituto nacional para ciegos** en la Capital.

7

Proyecto de ley, por el señor diputado Guillermo P. Olivera y otros, sobre **prolongación de un canal,** en Santiago del Estero, hasta el pueblo Suncho Corral.

8

Proyecto de ley, por los señores diputados Guillermo Olivera y P. Olaechea y Alcorta, acordando **pensión** á la señora Carmen Urdapilleta de Gondra é **hijas solteras.**

9

Proyecto de ley, por el señor diputado I. Ruiz Moreno, acordando las **dietas** que hubieran correspondido al ex-diputado señor Angel Machado, á la señora Joaquina M. de Machado y á las **señoritas** Isidora y Eloisa Machado.

10

Proyecto de ley, por el señor diputado Ponciano Vivanco, instituyendo **concursos de cultura física.**

11

Proyecto de ley, por el señor diputado Manuel B. Gonnet, autorizando á la municipalidad de la Capital á contratar un empréstito de 15.000.000 de pesos oro destinado á la apertura de dos **avenidas diagonales.**

12

Proyecto de ley, por el señor diputado J. M. Vega, mandando entregar á la dirección general de escuelas de la provincia de Buenos Aires un **subsidio de edificación escolar.**

13

Proyecto de ley, por el señor diputado Juan A. Argerich, acordando **jubilación** al señor José Hidalgo Martínez.

14

Proyecto de ley, por el señor diputado Emilio Mitre, autorizando al Poder ejecutivo á acordar concesiones á los ferrocarriles existentes, para **la construcción de ramales** hasta de 75 kilómetros.

15

Indicación del señor presidente de la cámara respecto de la eleccion de presidente para el caso de **acefalía de la presidencia** de la república.

16

Mociones de preferencia.

17

Aprobación del despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al señor Héctor Zaldarriaga á construir un **ferrocarril de Rufino á San Nicolás.**

18

Diversas **indicaciones** y **mociones** de preferencia.

19

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto abriendo un crédito suplementario al ministerio de obras públicas, por 200.000 pesos, para la **reconstrucción del dique del río San Juan.**

20

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas autorizando á los señores Gandulfo y Díaz Valdez á construir y explotar un **tranvía en el puerto de la Capital.**

21

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley sobre construcción de obras de **riego y desecación de anegadizos** en la provincia de Entre Ríos.

22

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al señor Juan Carlos Calastremé á construir un **puerto en Posadas.**

23

Informe de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley del señor diputado Ignacio Ortiz sobre construcción de un **camino de herradura** en la provincia de Salta.

—En Buenos Aires, á 31 de agosto de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión á las 4 y 15 p. m.

1

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley acordando pensión á la señora Manuela P. de Ramírez.—(*A la comisión de peticiones*).

2

DESPACHO DE LAS COMISIONES

Se expiden las siguientes comisiones:

OBRAS PÚBLICAS:

—En la solicitud del señor Rómulo Otamendi, por la compañía francesa de ferrocarriles, relativa á la construcción de una línea de Pozo del Molle á Córdoba.

—En el proyecto de ley presentado por el señor diputado G. del Barco sobre construcción de un puente en el Río Cuarto.

—Y en el proyecto de ley del señor diputado J. Balestra, sobre construcción de un ferrocarril de Goya á San Diego.

PETICIONES:

—En el proyecto de ley de varios señores diputados acordando un subsidio de veinte mil pesos á la señorita Benita Martínez Campos.

—En el proyecto de ley de varios señores diputados acordando un subsidio de cincuenta mil pesos á la señora viuda é hijos menores del doctor Guillermo Torres.

—Y en las solicitudes de pensión de Ana M. de Munilla, Carmen Giménez de García y Benigna Montenegro de Acuña.

NEGOCIOS CONSTITUCIONALES:

—En el mensaje del Poder ejecutivo solicitando la devolución de varias leyes incluídas entre las vetadas, acordando pensión á los descendientes de guerreros de la independencia.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

3

PETICIONES PARTICULARES

—Varios plantadores de las islas del Tigre y San Fernando solicitan aumento de aforo á los cajones de pino.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Casimiro de Bruyn, por la compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe, solicita autorización para construir y explotar una línea férrea desde «Las Tunas» hasta un punto entre Pozo del Molle y Rosario.—(*A la comisión de obras públicas*).

—La sociedad damas de caridad de San Nicolás (Buenos Aires), solicita un subsidio. (*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión directiva de la sociedad de beneficencia de Mendoza solicita un subsidio. (*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión protectora del colegio gratuito de niños pobres solicita aumento de subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad «Fomento educacional» de la Paz (Entre Ríos) solicita un subsidio para conmemorar el centenario de la independencia.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Vecinos de Villa Dolores de Buenos Aires, solicitan la creación de una escuela normal mixta —(*A la comisión de presupuesto*).

—Antonio Verdaguer solicita el pago de sueldos atrasados. - (*A la comisión de guerra*).

—El Tiro federal de Baradero (provincia de Buenos Aires), solicita un premio para el concurso que tendrá lugar en el próximo mes de septiembre.—(*A la comisión de peticiones*).

—José L. Cáceres solicita su incorporación al ejército.—(*A la comisión de guerra*).

—Enrique J. Plate, teniente de la armada nacional, solicita permiso para aceptar una condecoración.—(*A la comisión de peticiones*).

—Miguel Dematteo solicita una subvención para continuar sus estudios de música. (*A la comisión de presupuesto*).

—José Campora presenta nuevos antecedentes en apoyo de su solicitud sobre juicio político al juez letrado de Viedma, doctor J. Alfredo Torres.—(*A la comisión de investigación judicial*).

—Solicitudes de pensión: Polonia Belloso de Abel, Luisa S. de San Martín, Josefa, Oscar y Adolfo Echevarría, Elisa J. Imperiale, Rita S. de Casas, Zoraida Pereda, María G. de Molina, Olegaria A. de Beltrán, Ramona Pérez de Buceta, Mercedes P. Q de Montaña, Mercedes T. de la Quintana, Josefa Cupertina Martínez.—(*A la comisión de peticiones*).

4

MOCIÓN

Sr. Carles (M.)—Pido la palabra.

El despacho de la comisión de negocios constitucionales, de que se acaba de dar cuenta, es de aquellos que se informan solos; y por consiguiente las mociones relativas á ellos también. Pido, entonces, que se trate en el orden de las preferencias ya sancionadas por la cámara.

—Apoyada se vota y se aprueba esta moción.

Sr. Presidente—Se tratará en su oportunidad.

5

OFICINA QUÍMICA EN MENDOZA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° La oficina química nacional mandada establecer en Mendoza por el artículo 12 de la ley número 4863, tendrá el personal y presupuesto que á continuación se detallan:

	Al mes $ m/n	Al año $ m/n
Un jefe	500	6.000
Secretario químico 2.° jefe	800	8.600
Cuatro químicos á 250 pesos cada uno	1.000	12.000
Ocho ayudantes químicos á pesos 150 cada uno	1.200	14.400
Tres jefes técnicos de bodegas y estaciones á 250 pesos cada uno	750	9.000
Un preparador de laboratorio (mayordomo)	100	1.200
Dos ordenanzas á pesos 60 cada uno	120	1.440
Gastos de oficina, productos químicos, calefacción, impresos, aparatos, libros, etc.	350	4.200
Alquiler de casa	200	2 400
Total	4 520	54 240

Para instalaciones de la oficina de análisis de vinos, alcoholes, etc., muebles, útiles de escritorio, aparatos, instalación de gas, aguas, mesas de laboratorios, etc., por una sola vez, 20.000 pesos moneda nacional.

Art. 2.º Mientras este gasto no se incluya en la ley anual de presupuesto, se pagará de rentas generales y se imputará á la presente.

Art. 3.º Comuníquese al Poder ejecutivo.

J. Barraquero.

Buenos Aires, agosto de 1908.

Sr. Barraquero—Señor presidente: Este proyecto es para dar inmediato cumplimiento al artículo 12, de la ley número 4363, que manda establecer una oficina química nacional en la provincia de Mendoza.

El señor ministro de hacienda ha declarado que por un olvido no fué incluída en el presupuesto del corriente año; pero que ya estaba proyectada para que funcionase el año venidero.

Yo he creído, señor presidente, que era urgente el inmediato funcionamiento de esa oficina química y á ese convencimiento responde este proyecto.

Es realmente anormal que el eje fundamental sobre que jira todo el mecanismo de la ley de vinos, sea manejado por un gobierno provincial á su arbitrio y sin ningún control de las autoridades nacionales.

Según prescripciones terminantes de la ley, los vinos nacionales no pueden entregarse á la circulación, ni al consumo, sin ser previamente analizados por las oficinas químicas nacionales.

Pero hay disposiciones más graves aún. Esas oficinas químicas son las encargadas de calificar la naturaleza de los vinos, decidiendo, por su exclusivo criterio, si son genuinos ó no; es decir, si pueden circular y consumirse ó si deben ser inutilizados ó decomisados. En sus manos y en su pericia está el crédito ó la ruina del bodeguero.

Esta consideración basta para comprender que es una temeridad dejar á oficinas provinciales, el ejercicio de atribuciones que la ley acuerda á la nación.

Los industriales de Mendoza tropiezan con serias dificultades, por que los análisis de sus vinos no encuentran en las demás provincias el respeto y la confianza que inspiran los emanados de oficinas nacionales.

Además, es motivo de serias preocupaciones, tanto de parte del adminisdor de impuestos internos como del jefe de la oficina química de esta capital, uniformar los criterios y sistemas de análisis de todas las oficinas de la república, á fin de que no se reproduzcan los casos ya ocurridos con frecuencia, de que un vino clasificado como genuino en una provincia, es considerado como artificial en otras.

Y como fácilmente se comprende, señores diputados, jamás será posible llegar á esa uniformidad de análisis, si hay oficinas químicas provinciales, agenas al control y unidad de métodos establecidas para las nacionales.

Los análisis no deben ser tampoco fuente lucrativa de renta, ni es razonable que una oficina química como la de Mendoza, cobre doble ó triple impuesto que la de San Juan ó de esta capital.

Me refiero, como bien se comprenderá, á los análisis otorgados en cumplimiento de la ley nacional, que deben ser uniformes para todos los industriales de la república.

Pero como las provincias pueden dictar leyes para controlar sus industrias locales y crear oficinas químicas, la de Mendoza tiene un gran campo de acción con sólo concretarse al cumplimiento de las leyes provinciales.

Para terminar, manifestaré á la cámara que de las ocho oficinas químicas mandadas establecer por el artículo 12 de la ley de vinos, sólo falta la de Mendoza, lo que no deja de ser una incongruencia, tratándose de la provincia que más la necesita, y que su producción alcanza ya al sesenta por ciento sobre el total de la república.

Pido el apoyo de los señores diputados para que se dé á este proyecto el trámite reglamentario.

—Pasa el proyecto á la comisión de presupuesto.

6

INSTITUTO NACIONAL DE CIEGOS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Créase un Instituto nacional de ciegos en la capital de la república.

Art. 2° En este instituto se educarán niños y niñas ciegas, tanto de la Capital como de cualquier provincia ó territorio nacional.

Art. 3° Las materias que se enseñarán serán las que comprenden la cultura general elemental, música, artes y trabajos útiles para dichos educandos.

Art. 4° El instituto tendrá dos departamentos separados, uno para mujeres, atendido por una directora, y otro para varones, atendido por un vicedirector, debiendo depender ambos departamentos de una sola administración y ajustarse al mismo plan de estudios.

Art 5° La educación de los ciegos será obligatoria durante tres años por lo menos, desde la edad de 8 á 15 años.

En la Capital, el Poder ejecutivo queda autorizado para emplear todos los medios que prescribe la ley de educación de 1884 para hacer efectiva la obligación de concurrir á la escuela. Esta obligación sólo será limitada por la capacidad de los institutos.

Art. 6° El Poder ejecutivo hará los planes de enseñanza y reglamentos necesarios para el funcionamiento de este instituto.

Art. 7° El instituto de ciegos que actualmente existe en Flores, con subvención nacional, servirá de plantel y base al Intituto nacional de ciegos.

Art. 8° El personal y gastos del instituto nacional de ciegos será el siguiente:

Una directora y profesora de labores, 300 pesos. Un vicedirector y profesor de piano, para el departamento de varones, 250 pesos. Dos profesores á 120 pesos cada uno. Un auxiliar 70 pesos. Un ecónomo 70 pesos. Cuatro profesores de música, á 80 pesos cada uno. Un maestro de cestería y escobería 80 pesos. Para el sostenimiento de 70 alumnos pobres, á 20 pesos cada uno. Un cocinero, 70 pesos. Una ropera y enfermera 70 pesos. Para el sostenimiento de los talleres, 150 pesos. Para sirvientes, 160. Para gastos menores, 50 pesos. Para alquiler de casa 400 pesos. Total 3630 pesos moneda nacional. (Pesos tres mil seiscientos treinta moneda nacional).

Gastos de instalación. Para mobiliario en general, 150 pesos. Dos pianos, 1000. Aparato de gimnasia, 100 pesos. Dos cajas de sólidos geométricos, 36 pesos. Total 2636 pesos. (Pesos dos mil seiscientos treinta y seis).

Material de enseñanza para comprar en Europa, 1000 pesos oro. (Pesos mil oro).

Art. 9° Mientras no se incluya en la ley general de presupuesto los gastos que demande la presente ley se harán de rentas generales y se imputarán á la misma.

Art. 10 Comuníquese.

Pastor Lacasa.

Sr. Lacasa—Señor presidente.

Vengo á traer á la honorable cámara un pensamiento que desde mucho tiempo viene trabajando mi espíritu y que creo es obra buena realizarlo. Se trata de la creación de un instituto nacional de ciegos.

Hace ocho años que siendo miembro de la comisión de presupuesto hice incluir en el item respectivo por primera vez una partida destinada á dar un subsidio de 200 pesos á la señorita Eva San Román y á don Francisco Gatti (profesor ciego) para ayudarlos en el sostén de un instituto de ciegos que por iniciativa propia, con mérito raro y constantes sacrificios, habían iniciado en esta capital.

Ese instituto fué día á día marchando hacia adelante, luchando con escasos recursos hasta que el honorable Congreso progresivamente aumentó el subsidio hasta la suma de ochocientos pesos que es lo que actualmente tiene.

Debido á la competencia y contracción de sus fundadores ha podido sostenerse hasta hoy, pero la situación de ensayo no puede continuar en este estado tan precario, siendo probada la eficacia de esta institución educativa, que, como la educación de los niños videntes, debe estar á cargo de la nación. Pero hace ya mucho tiempo que existen en el presupuesto los institutos nacionales de sordo-mudos, que cuestan cualquiera de ellos más del doble de lo que se proyecta para sostener el instituto nacional de ciegos.

Es, pues, llegado el momento de convertir ese instituto privado al que el tesoro nacional ayuda, en un instituto público con todos los elementos necesarios para su desenvolvimiento completo en armonía con la civilización general.

La obra realizada hasta hoy ha servido para demostrar la eficacia de esa enseñanza y la competencia de quienes la dirigen, así como su altruismo filantrópico, pero se necesita la más eficiente cooperación de la nación en cuanto á los elementos y contralor eficaz, en la parte técnica, que debe estar á cargo de la autoridad superior de la instrucción pública, como están todos los demás institutos análogos de la enseñanza especial.

Hay que propender á la cultura del niño ciego, de una manera digna de una sociedad progresista como la nuestra. El ciego manifiesta desde su niñez una marcada tendencia, que más tarde se convierte en una verdadera pasión, por la lectura y por la música, dos poderosos factores de la civilización. Esta es

la opinión de los que han hecho un verdadero estudio psicológico del ciego. Este piensa sin distracción y siente intensamente las impresiones morales, lo que prueba su aptitud para la instrucción, y surge de aquí el deber del estado de hacerla amplia y perfecta.

En los congresos internacionales celebrados en Europa y las universales exposiciones de ambos continentes, se han lucido los trabajos de los ciegos y obtenido premios con frecuencia.

El ciego puede además de ser un buen músico y hábil obrero, levantarse á otras esferas de perfección teniendo la cultura de su espíritu, justificando esta afirmación el recuerdo entre otros de Homero y Milton en la literatura; Luis Braille, que sustituyó el alfabeto convencional ideado por Valentín Haüy, primer fundador de escuelas para ciegos en 1784; Luis Vidal, escultor de talento; Enrique Faweett, que fué por dos veces ministro de la Gran Bretaña y el senador Gore de los Estados Unidos, que en la última convención del partido demócrata, en el corriente año, fué quien con arrebatadora elocuencia y con su inmenso prestigio hizo la proclamacion de Bryan para la futura presidencia, llamando sobre sí la atención mundial.

En Europa, Norte América, Brasil y Chile existen institutos de ciegos con gran éxito. En Alemania, en las principales ciudades, existen grandes institutos: en Nuremberg, en Munich y en Hannover. Allí el régimen interno difiere muy poco entre ellos. Todos cuentan con una amplia biblioteca y museo apropiados para la enseñanza que se da á los niños ciegos como sucede en la escuela instalada en Berlín en 1806, que cuenta con el real museo que sirvió de modelo para instalaciones similares en otros puntos de la Prusia. Se enseña la cultura general sobre el plan de las escuelas primarias, poniendo especial cuidado en desenvolver los sentidos del oído y del tacto, así para la música como para los trabajos prácticos, paseos comunes, excursiones escolares.

En Italia existe el «Instituto príncipe de Nápoles», que ha llegado á un gran desenvolvimiento. Este instituto ha obtenido muchos premios por sus trabajos en exposiciones europeas. Allí fué educado el profesor Gatti.

En el Brasil se fundó en 1856 el primer instituto de ciegos, y en 1872 el gobierno decretó la construcción de un amplio edificio para 400 varones y 200 mujeres. Después en 1880 se crearon seis nuevas escuelas.

En Chile, con una población absoluta de 3039 ciegos, creóse en 1900 un instituto nacional en Santiago. En un principio tuvo 18 alumnos, pero en la actualidad su número ha aumentado considerablemente, quedando asegurada la obra.

Para darse cuenta de la necesidad de ocuparse de los ciegos, daré algunos datos basados en el último censo de 1895.

Existían entonces en el territorio de la República Argentina, 3526 ciegos, es decir, 89 ciegos por cada 100.000 habitantes.

En la época precitada contaba la República con 4.000.000 de habitantes, mientras que hoy posee 6.000.000; y si el número de estos infortunados se ha mantenido en las mismas proporciones de entonces, ascendería actualmente á la considerable cifra de 5289 ciegos.

Veamos ahora como están agrupados los ciegos en las provincias y territorios nacionales según el censo de 1895.

Capital federal, 365; Buenos Aires; 423; Santa Fe, 143: Entre Ríos, 213, Corrientes, 201; Córdoba, 371; San Luis, 98; Santiago del Estero, 364; Tucumán, 299; Mendoza, 177; San Juan, 132, Rioja, 126; Catamarca, 237; Salta, 215, Jujuy 104; Misiones, 25; Formosa, 3; Chaco, 3; La Pampa, 19; Neuquén, 1; Río Negro, 3; Chubut, 4; total, 3526.

He aquí un cuadro estadístico para demostrar que la República Argentina ocupa un término medio con respecto á las otras naciones en cuanto al número de ciegos que posee.

POR CADA CIEN MIL HABITANTES

República Argentina, en 1895......	89
Australia del Oeste, en 1891.......	109
Austria, en 1890..............	81
Alemania, en 1891..............	79
Australasia, en 1891..............	70
Bélgica, en 1855............	81
Brasil, en 1890......	160
Chile, en 1880....................	120
Cabo de Buena Esperanza, en 1891..	107
Dinamarca, en 1870.	79
España, en 1877.	148
Estados Unidos, en 1880......	97
Finlandia, en 1880................	211
Francia, en 1876..	77
Holanda, en 1869...............	45
Inglaterra y Gales, en 1891..........	81
Irlanda, en 1885	114
Italia, en 1881	76
Portugal, en 1878...............	219
Prusia, en 1880...............	83
Noruega, en 1887................	136

Calculemos en número de 1000 los niños ciegos existentes en nuestro país susceptibles de educarse, previo descuento de los ancianos, enfermos, imposibilitados ó que no tengan la edad requerida para concurrir á la escuela.

El total de ciegos que existen en la república pueden clasificarse así: 50 asisten á la escuela, otros están asilados en los hospicios, los menos quedan en sus casas, y los restantes, que representan la mayoría, explotan su desgracia entregándose á la mendicidad, de la que viven ya por inclinación propia, ya obligados por los padres, quienes se niegan á enviarles á la escuela por el lucro que de ellos recaban.

Urge, pues, una acción reparadora que salve al país de tan desagradable espectáculo y que conceda á los ciegos una situación más en armonía con nuestros progresos.

Es necesario, señores diputados, ver el funcionamiento de estos institutos, como puede observarse en el de Flores, para darse cuenta del ingenio de los educadores de ciegos, los elementos de que se valen en la enseñanza y en el trabajo. Todo es admirable... ¡Qué tacto! ¡Qué oído! Cómo se han perfeccionado estos sentidos!... Verlos leer, sacar cuentas, escribir, dar lecciones de geografía, etc. El inspector general de enseñanza secundaria visitó la escuela é hizo su elogio sin reserva.

Antes de presentar este proyecto he consultado al ministro de instrucción pública, y se ha manifestado de perfecto acuerdo con la idea que lo inspira y su necesidad.

Respecto de los fondos necesarios son tan pocos con relación á la obra benéfica que sólo basta decir que se ampliaría á 3630, de los que rebajando los 800 pesos de la subvención actual, hacen sólo un aumento de 2830 pesos, lo que es bien insignificante, quedando incorporado un instituto de los más indispensables entre aquéllos que actualmente forman la enseñanza especial de la nación.

Haré presente que debido al interés despertado por la enseñanza de los ciegos, el ilustrado diario «La Nación» en octubre 17 de 1907 (suplemento), hizo una interesante publicación ilustrada con fotografías que muestra al instituto en plena acción y que revela su importancia.

Dos asociaciones piadosas, pero no técnicas se han fundado para cooperar al desenvolvimiento y ayuda de los ciegos: el patronato de ciegos y la distinguida sociedad de damas presidida por la señora Ernestina Llavallol de Acosta, cuyo espíritu superior de altruismo y caridad se ha hecho sentir en este instituto de una manera noble y generosa.

D'Amicis, gran observador de la niñez, dice al hablar del ciego, que es de admirar la inmensa satisfacción y alegría que en el semblante de los niños ciegos se exterioriza cuando se les lleva á una excursión, ya con fines recreativos ó instructivos.

Y cuando visitan un museo didáctico ó industrial, con qué entusiasmo se apoderan de los objetos que palpan con suma atención, acosando con mil preguntas al profesor, á quien escuchan con una sonrisa de felicidad en los labios, notándose en sus facciones el bienestar y la dicha.

Visto el número de ciegos que tiene el país y los que por cálculo razonable, se encuentran comprendidos en la edad escolar; reconocida la necesidad que existe de darles una instrucción como á todos los demás niños, corresponde por deber y por justicia pensar en la creación de un instituto nacional de ciegos, sirviendo de plantel el ya existente en Flores, que al par que dé enseñanza al mayor número de ellos, forme maestros y sirva de modelo para los que le sucedan.

Este debe organizarse conforme á los progresos alcanzados en Europa en esta clase de instituciones y consultando las conveniencias de nuestro país.

Las razones que dejo apuntadas informan el proyecto que tengo el honor de presentar á la honorable cámara, y si él merece, como lo espero, su sanción, se habrá dado una prueba más del deseo intenso que inspira á los poderes públicos por realizar el mayor adelanto de nuestra civilización.

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública.

7

PROLONGACIÓN DE UN CANAL

EN SANTIAGO DEL ESTERO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo á gastar la cantidad de $ 500.000 m/n en la

prolongación del canal secundario sud hasta desembocar en el Río salado en el pueblo Suncho Corral (ferrocarril Central Norte) provincia de Santiago del Estero.

Art. 2º Este gasto se hará como mínimun en cuotas mensuales de 60.000 pesos cada una las que serán entregadas al gobierno de la provincia para su inversión, con la participación del ministerio de obras públicas.

Art. 3º Los recursos para el cumplimiento de esta ley se tomarán de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 4º Comuníquese al Poder ejecutivo.

P. Olaechea y Alcorta—Guillermo P. Olivera—Pedro S. Barraza.

Sr. Olivera (G. P.)—Señor presidente:

Motivo ha sido de especial preocupación para el gobierno de la provincia de Santiago del Estero, la falta de agua en la región denominada Chaco Santiagueño; y todas sus iniciativas tendientes á resolver ese problema han chocado con el eterno inconveniente que existe en la mayoría de las provincias, la falta de recursos. Se trata de la ejecución de obras que por su magnitud no pueden ser costeadas íntegramente por el gobierno local y requieren el auxilio poderoso de la nación.

Con la realización del proyecto que tenemos hoy el honor de presentar, creemos que por ahora el problema de dotar de agua al Chaco está resuelto. En síntesis consiste en lo siguiente: unir el Río Dulce al Salado volcando sus aguas en la época que este necesite.

Parece, señor presidente, que la naturaleza hubiera dispuesto el caudal de agua y corriente de estos ríos, de manera tal, que fuera el uno complemento del otro.

El agotamiento del río Salado es frecuente y se piensa de acuerdo con los estudios hechos al respecto que este inconveniente desaparecerá efectuando la rectificación y limpieza de su cauce; obra costosísima de la que por ahora sólo su mención puede hacerse.

El agotamiento del río Salado coincide con la época de crecientes del río Dulce; sus aguas desbordadas bañan una inmensa región de la provincia, y es tan caudaloso, que permite fácilmente la ejecución de éstas y aun otras obras de mayor magnitud.

El sistema de irrigación de la provincia de Santiago del Estero, el más importante, el que domina la región comprendida entre las líneas férreas de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Norte, consiste en un canal principal, una dársena de distribución y en canales secundarios y terciarios.

Los canales secundarios y terciarios que derivan de la dársena de distribución, tienen por objeto distribuir el agua económicamente, poniéndola al alcance de los agricultores, evitando á éstos la construcción de acueductos costosos y llevando á aquellos parajes el agua, que es el elemento más poderoso para su bienestar y progreso.

El proyecto dispone la prolongación del canal secundario sud hasta Suncho Corral.

Prolongado el canal sud y volcando sus aguas en el Salado á la altura de Suncho Corral, se habrán evitado los inmensos perjuicios que sufren los obrajes del Chaco y todo el movimiento industrial, inclusive el ferroviario, por falta de agua.

La inclinación general del terreno en la provincia de Santiago, es al sud y al este, justamente en la dirección favorable á la ejecución del canal á Suncho Corral.

El canal principal á Suncho Corral dista 98 kilómetros, habiéndose ya construído y librado al servicio público veinte y seis kilómetros, siendo ésta la parte más costosa, faltando entonces 72 kilómetros á construirse en terreno llano, sin ondulaciones apreciables, lo que facilita la obra.

La pendiente del terreno es mayor de medio por mil, 0.50 por kilómetro, pendiente que ha sido perfectamente determinada al hacerse los estudios.

Señor presidente: cuando la comisión de obras públicas, con la laboriosidad que todos le reconocemos, tenga á bien despachar este proyecto, ampliaré los datos técnicos y de positivos intereses para el éxito del mismo.

Esta obra ya fué estudiada y comprendida por el sabio y malogrado ingeniero don Carlos Cassafousth, en su plan general de irrigación para la provincia de Santiago del Estero.

Desde hace tres años el gobierno de la provincia viene ejecutando estas obras; ha construído ya una dársena de distribución en el canal principal, 42 kilómetros de canales secundarios y numerosas obras de arte que los accidentes del terreno obligaban á hacer. Se han

gastado en ellas 650.000 pesos moneda nacional, habiendo la nación contribuído en esta suma por ley del honorable Congreso, año 1906, con la cantidad de 200.000 pesos moneda nacional.

No es el caso de entrar en consideraciones respecto de los perjuicios incalculables que la falta de agua produce á la región del Chaco santiagueño. Es causa también que perturba el tráfico del ferrocarril Central Norte. Ocupados los trenes preferentemente del transporte de agua, el material rodante resulta escaso para la conducción de las maderas.

El ministerio de obras públicas se ha ocupado de resolver definitivamente esta cuestión. Según informes de la prensa diaria, el doctor Santiago Roth, comisionado por ese ministerio, ha regresado del Chaco santiagueño trayendo las más favorables impresiones.

Cree el doctor Roth que el problema tiene solución. De las perforaciones efectuadas se desprende la posibilidad de obtener aguas potables, para cuyo aprovechamiento correspondería la construcción de pozos.

Sea de ello lo que fuere, lo cierto es que no hay hoy por hoy sistema más seguro y de positiva utilidad, que el que informa el proyecto.

Una última consideración se impone. He dicho ya que estos canales riegan ó están destinados á regar la importante zona agrícola comprendida entre los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Norte, este último de la nación.

La mayoría de sus estaciones, hoy pueblos muchos de ellos importantes, no tienen agua. Con la prolongación del canal sud puede fácilmente derivarse de éste otros canales destinados á llevar agua á las estaciones ó pueblos sobre las vías férreas ya citadas.

El ferrocarril Central Norte, de propiedad de la nación, en todo su largo trayecto de la provincia de Santiago, no tiene donde tomar agua en la época de escasez sino en las estaciones Aurora y Clodomira. De estas estaciones transporta agua al Chaco.

Al defender, pues, la región del Chaco, se defiende la parte más poblada y rica de la provincia, asegurando con la dotación de agua su porvenir y mayor engrandecimiento.

Que sirvan estas razones, señor presidente, sucintamente expresadas, de fundamento suficiente á este proyecto para que la comisión de obras públicas penetrada de su importancia, le preste deferente acogida.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

8

PENSIÓN

SRA. CARMEN U. DE GONDRA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la señora Carmen Urdapilleta de Gondra, viuda de Adeodato Gondra, y á sus hijas solteras Carmen, María Antonia y Celina Belén, la pensión mensual de pesos 250 moneda nacional.

Art. 2° Mientras este gasto no se incluya en la ley general de presupuesto se hará de rentas generales, con imputación á la presente.

Art. 3° Comuníquese, etc.

P. Olaechea y Alcorta.—Guillermo P. Olivera.

Sr. Olivera (G. P.)—Señor presidente:

Creemos hacer un acto de estricta justicia. El proyecto que acaba de leerse tiene por objeto premiar, si bien modestamente, los buenos y meritorios servicios que á la nación prestara don Adeodato Gondra.

Por otra parte, así lo entendió también el honorable Congreso cuando el año próximo pasado sancionó una pensión para su viuda.

Adeodato Gondra que falleció en la ciudad de Asunción en el Paraguay el 22 de junio de 1899, desempeñó en la administración pública nacional los siguientes puestos:

Agente confidencial del gobierno nacional ante el Paraguay desde octubre á diciembre de 1875. Desempeñando esta función negoció los tratados que fueron después firmados en esta ciudad el 3 de febrero de 1876.

Secretario de la legación argentina en el Paraguay por decreto del 8 de febrero de 1876. Con este puesto quedó posteriormente como encargado de negocios interino, por ausencia del ministro titular señor Manuel Derqui, según resulta de las numerosas comunicacio-

nes que obran en el archivo del ministerio de relaciones exteriores.

Juez comisario para el arreglo de la deuda entre la República Argentina y el Paraguay, en marzo de 1877.

Secretario de la legación argentina en el Paraguay por decreto de 26 de julio de 1878.

Subsecretario del ministerio de relaciones exteriores por decreto del 22 de junio de 1880.

Vista de la aduana de Buenos Aires por decreto de 7 de julio de 1880. Este puesto fué desempeñado por Gondra hasta el 18 de febrero de 1887.

Administrador de la aduana de Concordia por decreto de 30 de junio de 1894.

Inspector general de las fábricas de carnes conservadas por decreto de 10 de junio de 1896, puesto que desempeñaba en la fecha de su fallecimiento. En total, Gondra prestó en la administración nacional diez y siete años de servicio. Desempeñó además diversas comisiones de confianza. En 1879 el ministro de relaciones exteriores, doctor Manuel Augusto Montes de Oca, le designó para que actuara como secretario en las conferencias que tuvo con el señor ministro de Chile, don J. M. Balmaceda, acerca de la cuestión de límites con Chile; y poco tiempo después en ese mismo año, el ministro de relaciones exteriores doctor Lucas González por pedido especial del doctor Vicente G. Quesada, le confió la delicada misión de buscar en los archivos del ministerio de relaciones exteriores y del extinguido Cabildo de Buenos Aires todos los documentos referentes á la cuestión limítrofe chileno argentina. Los antecedentes de estas comisiones se encuentran archivados en el ministerio de relaciones exteriores en los años de la referencia; y se hallan en poder de la señora de Gondra numerosos documentos fehacientes que los abonan y que puso á disposición de la comisión de peticiones el año 1906, en una solicitud de pensión que formuló ante la honorable cámara. Esta solicitud obtuvo despacho favorable, y convertida en ley el año próximo pasado fué vetada por el Poder ejecutivo.

Pero el servicio verdaderamente trascendental prestado por don Adeodato Gondra, fué su valiosa cooperación como agente confidencial en el gobierno del Paraguay á la negociación de los tratados de 1876 que solucionaron las cuestiones originadas por la guerra de la triple alianza. La honorable cámara hallará en la obra del distinguido historiador de la diplomacia argentina doctor Ernesto Quesada, titulada «La política argentina en el Paraguay», la siguiente declaración: «Por lo demás, la presente monografía ha obedecido en el fondo á un propósito pío: tributar justicia al nombre de un ciudadano, que, aunque en modesta esfera, fué el alma de la solución. Don Adeodato Gondra, en efecto, inició y tramitó la esencia de los arreglos que las cancillerías convirtieron en los tratados de 1876. ¿Por qué rehusarle ese testimonio de verdad, triste de por sí, puesto que no puede sino manifestarse como platónico recuerdo á su memoria? Habrá indudable crueldad en usar de los servicios eficaces de un colaborador, aprovechar de los resultados que su habilidad obtenga, y rehuir en seguida el reconocimiento de gratitud en vida, y aún el de justicia después de muerto. Sobre todo ¿para qué? si la historia severa é inflexible ha de dar á cada uno lo que le corresponde, sacando de la obscuridad á las figuras que lo merecen... (*La Política Argentina en el Paraguay* año XIX, Buenos Aires 1902).

Remitimos á la honorable cámara á las páginas 128 y siguientes de la obra citada, donde el doctor Quesada, con abundante y sólida documentación, evidencia que fué Adeodato Gondra quien logró resolver aquella cuestión, una de las más graves y delicadas de la historia diplomática argentina.

En el expediente de la solicitud de pensión de la señora de Gondra, que se encuentra en el archivo de esta honorable cámara, año 1906, constan los comprobantes y numerosos antecedentes que corroboran cuanto se deja expuesto.

Fundado en estas razones es que solicito de la comisión respectiva un pronto y favorable despacho.

—Suficientemente apoyado pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

9

DIETAS

DEL EX-DIPUTADO SEÑOR ANGEL MACHADO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la señora Georgina M. de Machado y á las señoritas Isidora y Eloisa Machado, por mitad, las dietas que hubieran correspondido al ex-diputado Angel Machado hasta la terminación de su mandato.

Art. 2° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

I. Ruiz Moreno—G. Ferrer—J. M. Allende—Ponciano Vivanco—V. Peña—G. del Barco—J. M. Olmedo.

Sr. Ruiz Moreno — Señor presidente:

La fuerza de los acontecimientos, más que la voluntad de esta cámara, ha consagrado una injusticia que tratamos de remediar con el proyecto de que acaba de darse cuenta.

En efecto, sancionada el año próximo pasado una pensión para la viuda y hermanas solteras del ex-diputado Angel Machado, fué vetada entre muchas otras por el Poder ejecutivo, y ahora se encuentra en la comisión respectiva. Mientras tanto, han transcurrido dos años desde el lamentable fallecimiento de aquel representante, y no sabemos si esa pensión prosperará; en medio de todo lo cual la situación de la familia mencionada se vuelve cada día más apremiante.

Es en atención á eso que solicitamos se entregue á la viuda y hermanas solteras de Machado las dietas que hubieran correspondido á éste hasta la terminación de su mandato, siguiendo así la práctica establecida de inmediato por la cámara en casos análogos.

La acción de Machado es demasiado conocida para que necesite relatarse; basta recordar que en su calidad de diputado, jefe de policía, ministro de hacienda é intendente municipal en Córdoba; como profesor en la universidad de la misma y finalmente como diputado nacional por dicha provincia en dos períodos, su figura se destacó por su labor fecunda é incansable en pro de los intereses públicos que se le confiaron. No fué orador de talla, seguramente, pero su acción resultó siempre eficiente dentro de la cámara.

Espíritu templado como el acero para el trabajo, en todos los cargos que ocupó ha dejado huellas indelebles de su paso y memoria imperecedera de su consagración, honestidad é inteligencia. Fué un administrador eximio y un organizador admirable.

Machado falleció pobre, porque habiendo dedicado con exceso todas sus energías á la cosa pública, no tuvo el tiempo necesario para preocuparse de formar una posición económica permanente y desahogada. Cumple á la nación, entonces, colmar en lo posible esa falta y tender su mano generosa á la viuda y hermanas solteras de quien le dió sin reserva la consagración de una vida ejemplar.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

10

CONCURSOS DE CULTURA FÍSICA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Instituyense los concursos de cultura física, bajo la administración de la «Sociedad sportiva argentina» y de acuerdo con los reglamentos y programas, que apruebe el consejo superior creado por esta ley.

Art. 2.° El consejo superior se compondrá, de un delegado del ministerio de instrucción pública, uno del ministerio de guerra, uno del ministerio de marina, uno de cada universidad nacional, uno del consejo nacional de educación, uno de la sociedad sportiva argentina que representará á la vez las asociaciones de provincia que con ésta se hayan confederado. Las atribuciones de este consejo quedarán limitadas á dictar los reglamentos y programas de los concursos.

Art. 3.° Se construirá cuatro estadios y sus dependencias: en la Capital de la república con capacidad mínima para cincuenta mil concurrentes, en Córdoba para quince mil y en Tucumán y Mendoza para diez mil.

Art. 4.° Los concursos serán internacionales cada cuatro años y tendrán lugar en la

capital de la república, y nacionales cada dos años, los que se realizarán sucesivamente en cada una de las capitales antes nombradas.

Art. 5.° Destínase de rentas generales la cantidad necesaria para la construcción é instalación de los estadios.

Art. 6.° Los gastos anuales que demande el cumplimiento de esta ley, figurarán en el anexo de instrucción pública de la ley de presupuesto.

Art. 7.° La «Sociedad sportiva argentina» rendirá anualmente cuenta de la inversión de los fondos que le fueran entregados.

Art. 8.° Comuníquese, etc.

Ponciano Vivanco.

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

El proyecto de que acaba de dar cuenta el señor secretario es la realización de una idea hace tiempo madurada; el convencimiento de que la instrucción moderna tiene por principal objeto acrecentar el valor social del individuo desarrollándole y perfeccionándole sus facultades físicas intelectuales y morales de modo que pueda cumplir su destino según la fórmula de Spencer consistente en «vivir una vida completa», esto es, satisfacer los diversos géneros de actividad que ella comprende.

Guiado por estas ideas les dí un comienzo de cumplimiento durante el tiempo que tuve la altísima honra de presidir el Consejo nacional de educación. A tal fin emprendí, apoyado por mis compañeros de tarea, la reforma de la educación física retardada é inútil porque obedecía á principios desautorizados por la ciencia y la experiencia. Felizmente, teníamos el hombre preciso: el doctor Enrique Romero Brest distinguido especialista argentino que ha prestado y prestará servicios importantísimos al país, por su saber y su consagración empeñosa.

No fué por cierto sin vencer grandes obstáculos y entre ellos la propaganda equivocada y apasionada de la prensa, que en el mismo día y en la misma hoja elogiaba ilustrándolas con grabados las fiestas y certámenes deportivos al aire libre en naciones extranjeras citándolas como dignos modelos á seguir, y criticaba acerbamente la tentativa del consejo, seguramente porque no comprendió desde el principio, que precisamente se trataba de incorporar á la escuela argentina lo que era ya el voto unánime de los congresos, de las conclusiones de la ciencia y de la realidad en las instituciones escolares de los pueblos más cultos y civilizados.

Hubo que someter al personal docente á la formación de cursos que les diera la preparación que no habían sacado de la escuela normal, lo que si produjo cierta lentitud, permitió en cambio darle mayor cohesión y unidad para la realización del fin propuesto. Las ventajas fueron evidentes y los resultados pudo verlos el pueblo de la capital en las repetidas competiciones públicas, en las que millares de niños mostraron los progresos de la escuela en medio del asombro de los concurrentes. Puedo afirmar que jamás se ha presenciado en esta capital actos, verdaderas fiestas, que despertaran mayores emociones patrióticas, dejaran en las innumerables personas que los presenciaron, entre ellas las mas altas autoridades gubernativas y edilicias, la satisfacción serena y tranquila de un verdadero adelanto, conseguido pacíficamente por un esfuerzo inteligente, noble y perseverante.

La cultura física ha obtenido en los últimos años un desenvolvimiento tan grande en la república, que le ha dado el primer puesto entre las naciones sudamericanas. La mayoría de los pensadores afirman que supuestas iguales las demás condiciones, la palma en el torneo internacional de la expansión mundial será para el pueblo que posea los mejores métodos de educación física. A éstos se atribuye el avance de los anglo-sajones, y su hegemonía parece, en parte al menos, el resultado de su entusiasmo práctico por los ejercicios racionales.

Por el proyecto presentado se encomienda la dirección y administración de los concursos de cultura física á la «Sociedad sportiva argentina.» Este centro fué fundado en 1889 y su marcha le ha permitido ampliar su acción—limitada en los comienzos—á todo género de deportes que por su naturaleza contribuyan al desarrollo de la juventud, al mismo tiempo qne la separa de otras actividades no siempre provechosas y á que se siente fuertemente inclinada.

La «Sociedad sportiva argentina», ha confederado los centros de la misma índole existentes en la república, y en el próximo mes de octubre celebrará su primer congreso. Entre otros medios de que dispone, cuenta con un terreno de treinta y cinco hectáreas de superficie cedido por la municipalidad

de la Capital para construir el *stadium* y hacer las demás instalaciones necesarias de que habla el proyecto y al que podrán concurrir todas las clases sociales. El mismo Congreso nacional ha reconocido la utilidad pública de esta asociación, y basta recordar la última ley que manda entregarle veinticinco mil pesos anuales para el fomento de los sports en la república.

Por las condiciones y entusiasmos de sus asociados, por la consagración de los distinguidos caballeros que componen su comisión directiva, el éxito de este proyecto, si fuera convertido en ley, está ciertamente asegurado y su realización será el coronamiento de una reforma que partiendo de la escuela primaria, abarque todos los grados de la instrucción.

Como en el proyecto se supone que los métodos, programas y planes de enseñanza son materia propia de los establecimientos educacionales, no tengo para qué detenerme en explicaciones al respecto; y tanto menos, cuanto que. próximamente el señor diputado Guasch Leguizamón, que ha dado ya en esta cámara pruebas decisivas de su dedicación inteligente y concienzuda á estas materias, presentará un proyecto completo en el que dará la verdadera orientación en este ramo de la cultura patria.

Aunque el asunto se presta fácilmente á una exposición interesante á través de la historia y de la civilización contemporánea, y aunque la multitud de cuestiones y problemas conexos incitan á un detenimiento por demás atrayente, no he de hacerlo, porque después de tantas sesiones absorbidas por el proyecto de armamentos navales y terrestres, y dado el corto tiempo que nos queda de sesiones ordinarias, fuera verdadero abuso distraer mayormente la atención de la cámara; y he de concluir diciendo que este proyecto tiende á la formación metódica del cuerpo conforme á las leyes fisiológicas que derivan de su naturaleza, de su desarrollo, de la edad, del sexo y de las condiciones de existencia; á fortificar el cuerpo y afiirmar el temperamento, á dar la salud indispensable á la educación intelectual y moral. «Cuando más débil es, más impera el cuerpo», ha dicho Rousseau; en una palabra, dejando de lado consideraciones psicológicas y morales, se quiere, se piensa y se procede bien cuando se tiene el cuerpo sano.

Los griegos que han dado el modelo para todo pueden considerarse como los maestros insuperables, dada su civilización variada y armónica.

El eminente historiador alemán Curtens, en su historia de Grecia, la resume así: «Lo que vemos desarrollarse poco á poco entre los atenienses, es la idea de una civilización que modela el cuerpo y el alma en proporciones iguales. Entonces no se pensaba que el hombre estuviera compuesto de dos mitades originalmente desiguales, desigualmente respetables, y que de éstas dos mitades, solo una, el espíritu, mereciera una solicitud particular. No podían imaginarse un espíritu sano en un cuerpo débil, ni un alma serena en una envoltura descuidada, torpe. El equilibrio del ser corporal y del ser espiritual, el perfeccionamiento armónico de todas las fuerzas y de todos los instintos de la naturaleza, tal era para los helenos la tarea de la educación; y he aquí por qué la gracia, la destreza robusta, la flexibilidad de los miembros, una actitud libre y desembarazada, la limpidez y la vivacidad de la mirada, no tenían menos valor, á los ojos de los griegos, que la cultura del espíritu, la finura del juicio, la habilidad en las artes de las musas.»

He querido concluir con esta cita porque como ha dicho Summer Maine, exceptuadas las fuerzas ciegas de la naturaleza, todo lo que se agita en este mundo es griego por su origen.

He dicho. *(¡Muy bien!)*

—Apoyado, pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública.

11

AVENIDAS DIAGONALES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase á la municipalidad de la Capital para contratar un empréstito interno ó externo por valor de quince millones de pesos oro sellado ó su equivalente en moneda nacional, cuyos títulos gozarán de un interés de cinco por ciento anual, y uno ó medio por ciento de amortización.

Art. 2.° El producido de este empréstito, se destinará exclusivamente á la apertura

de dos avenidas diagonales en la Capital de la república, que partiendo de la plaza de Mayo, termine respectivamente en la Plaza Lavalle y en ángulo de la calle Independencia y Salta; todo según planos que oportunamente apruebe la autoridad municipal, y á la formación de una plaza alrededor del edificio del Congreso, en la zona limitada por una línea trazada respectivamente á noventa metros más ó menos de ambos ejes del mencionado edificio.

Art. 3.° Declárase de utilidad pública á los efectos de la expropiación, los terrenos necesarios para la apertura y formación de las avenidas y plazas á que se refiere el artículo anterior.

Art. 4.° El servicio de amortización á intereses del empréstito, que por esta ley se autoriza se cubrirá:

1.° Con el producto de una cuota anual de 8 por ciento que pagarán los propietarios cuyas propiedades tengan frente á las nuevas avenidas y plaza del Congreso—calculada en la siguiente forma:

a) La municipalidad formulará planillas especiales en las que conste el costo de expropiación y obras que esta ley autoriza en cada manzana de terreno que las afecte y aplicará la cuota de 8 por ciento anual sobre ese valor, distribuidas entre todas las propiedades que tengan frente á las nuevas avenidas, en proporción á la superficie en metros cuadrados que cada propiedad tenga.

b) Los linderos á las avenidas ó plaza del Congreso no podrán unir su propiedad á la de los vecinos no linderos, ni abrir comunicaciones sobre una extensión mayor de tierra que aquellas por que pagan la cuota de servicio correspondiente, sin pagar la parte proporcional al aumento de extensión, sobre las que no hubieran pagado el servicio y hasta la concurrencia de los que adquieran ó unan.

c) Antes de unir una propiedad afectada á los servicios de esta ley, á otra propiedad que no esté, deberá pedirse la respectiva autorización á la municipalidad, so pena de pagar el servicio correspondiente desde la fecha en que se compruebe haber comunicado las propiedades, ó en su defecto desde la fecha de la apertura respectiva de la avenida ó plaza.

2° Con el producido anual de un diez por ciento del valor de la contribución territorial y patentes en la Capital de la república.

3° Con el producido de los impuestos municipales sobre las nuevas avenidas y plaza del Congreso, por concepto de alumbrado y limpieza, derechos de piso, avisos, letreros, hoteles, toldos, etc., etc.

Art. 5° La amortización del empréstito que esta ley autoriza, se hará por licitación cuando los títulos se coticen á un precio menor que el nominal, y por sorteo y á la par cuando su cotización exceda del valor nominal de los títulos.

Art. 6° Las cuotas del servicio del empréstito á que se refiere el inciso 1° del artículo 4° solo se pagarán por los propietarios que los soporten hasta la completa chancelación del mismo, y en la proporción que á cada uno corresponda. Podrán esos mismos propietarios optar por el pago y por una sola vez, del cincuenta por ciento del capital que importe la obra, calculada en la proporción que fija el inciso 1° del artículo 4°, en títulos del empréstito que esta ley autoriza ó en dinero efectivo. Podrán igualmente optar por la venta de sus propiedades á la municipalidad, por el precio de tasación, calculado el valor que tenía la propiedad antes de esta ley, con más un diez por ciento en concepto de indemnización. De este derecho sólo podrán usar los propietarios dentro de los sesenta días siguientes á la notificación que le haga la municipalidad, extendiéndose ese término á noventa días de la misma fecha, cuando la notificación tenga que hacerse á los representantes legales de los menores é incapaces.

Art. 7° Las sumas que ingresen al tesoro municipal por venta de propiedades, con frente á las nuevas avenidas ó plaza del Congreso, ó por chancelación de las cuotas del servicio en la forma que lo designa el artículo 6°, así como el superavit que produzca el diez por ciento de la contribución territorial y patentes municipales á que se refiere el inciso 3° del artículo 4°, se destinarán exclusivamente á amortizaciones extraordinarias del empréstito que esta ley autoriza.

Art. 8° Los que edifiquen dentro de los dos años siguientes á la conclusión de la apertura de cada manzana de los terrenos afectados á las avenidas ó plazas del Congreso, quedarán exentos del pago de los derechos de lineación y construcción.

Art. 9° Los frentes de los edificios que se construyan en las nuevas avenidas y plaza del Congreso serán previamente aprobados por una comisión de arquitectos que nombrará la municipalidad, sometiéndose sus construcciones á la reglamentación que determine la misma.

Art. 10. Derógase la ley número...

Art. 11. Comuníquese, etc.

Manuel B. Gonnet

Sr. Gonnet—Pido la palabra.

Era mi propósito presentar este proyecto á la comisión de negocios constitucionales de la cual tengo el honor de formar parte y la que tiene á su estudio, en unión con la comisión de obras públicas, otro proyecto presenta-

do por el Poder ejecutivo para dotar á esta Capital de amplias avenidas; pero un consejo oportuno y razonable de nuestro apreciable presidente, el señor diputado Cantón, me decide á presentarlo á la cámara, para que así puedan conocerlo y estudiarlo todos los señores diputados y los órganos de la opinión.

No tengo la vanidad de creer que el pensamiento que encierra el proyecto sea el más completo ó el más conveniente para la realización de una obra como ésta, tan urgentemente reclamada por la Capital de la república; pero sí puedo afirmar que lo conceptúo el de más fácil realización, el más constitucional y el que con más equidad provee los recursos que serán necesarios para llevar á cabo la obra en un término breve.

El proyecto dispone la apertura de dos grandes avenidas, que partiendo de la plaza de Mayo, lleguen respectivamente á la plaza Lavalle y al ángulo de las calles Independencia y Salta, siguiendo el trazado, la anchura y la disposición que resuelva la autoridad municipal.

Comprende también el proyecto la formación de la plaza del Congreso, y en este sentido no difiere de los proyectos presentados por el Poder ejecutivo.

Pero en lo que sí varía substancialmente, es en la manera de su realización.

Desde luego, aparto la cuestión constitucional, que en el proyecto del Poder ejecutivo envuelve la idea de expropiar una zona mayor de la necesaria para las avenidas, á fin de buscar un recurso en la especulación, con la diferencia de valor entre la compra y la venta de la tierra, y apartándola, aparto así uno de sus inconvenientes más notorios y más graves, que retardaría indefinidamente la ejecución de la obra que, como he dicho, es de urgente necesidad en esta Capital, que dentro de pocos años tendrá un millón y medio de habitantes.

Provee el proyecto de los recursos necesarios para realizar la obra, autorizando á la municipalidad para la contratación de un empréstito, cuyo servicio será atendido, en parte por los vecinos con frente á las avenidas y en parte con los recursos de contribución directa y otros, porque las avenidas no sólo favorecen á los directamente beneficiados con su apertura, sino también á la población en general de la Capital de la república; y es justo que contribuyan proporcionalmente todos los beneficiados, en forma directa ó indirecta.

Este servicio de contribución de los vecinos alto para los que no edifiquen, y equitativo para los que edifiquen, será un estímulo para que los propietarios edifiquen en sus terrenos, buscando una renta que los beneficiará grandemente, y sin la cual no les sería conveniente conservar sus propiedades, gravadas con una fuerte contribución, como lo establece el proyecto.

Este servicio se extinguirá cuando se extinga el empréstito.

Salvo por último en el proyecto el escrúpulo que pudieran tener algunos vecinos que se creyeran fuertemente gravados por una contribución de esta naturaleza, acordándoles la opción de vender sus terrenos á la municipalidad con el precio de expropiación ó pagar el servicio del empréstito, conservando sus propiedades.

El proyecto contiene otras disposiciones tendientes á asegurar la edificación de la avenida y el nombramiento de una comisión de arquitectos para que la edificación de los frentes se haga del modo más conveniente para la estética y el embellecimiento urbano de la ciudad.

Como este asunto ha de venir brevemente á la consideración de la cámara, no creo necesario abundar en nuevas consideraciones, y pido el apoyo de mis honorables colegas para que pase á estudio de la comisión. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

—Apoyado.

Sr. Presidente—A la comisión de hacienda.

Sr. Gonnet—A las comisiones de negocios constitucionales y obras públicas creo que correspondería, pues ellas tienen á su estudio otros proyectos semejantes.

Sr. Presidente—El reglamento establece terminantemente que los proyectos que traten de empréstitos corresponden á la comisión de hacienda; pero la presidencia no tiene ningún inconveniente, si la cámara asiente, en pasarlo á las comisiones combinadas de negocios constitucionales y obras públicas.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Así se hará, habiendo asentimiento.

12

SUBSIDIO

DE EDIFICACIÓN ESCOLAR

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Desde la promulgación de la presente, el Poder ejecutivo de la nación entregará á la dirección general de escuelas de la provincia de Buenos Aires, en cinco anualidades sucesivas, la suma de quinientos mil pesos moneda nacional por año, especialmente destinada á la construcción de edificios para escuelas públicas.

Art. 2.° El cincuenta por ciento de dicha suma deberá ser invertida en la construcción de escuelas rurales y el resto en escuelas urbanas y suburbanas.

Art. 3.° La provincia de Buenos Aires devolverá las sumas á que se refiere el artículo primero por anualidades sucesivas, después de un año de percibida la última cuota, y en la cantidad y forma que determine el Poder ejecutivo de la nación.

Art. 4.° La provincia abonará el interés del 3 por ciento anual sobre las sumas percibidas, si el Poder ejecutivo de la nación asi lo resolviere, el que se hará efectivo en las fechas de la restitución del préstamo.

Art. 5.° La dirección general de escuelas por intermedio del Poder ejecutivo de la provincia remitirá al ministerio de instrucción pública el 31 de diciembre de cada año, un estado demostrativo de la ubicación, clase y valor de las obras costeadas con las sumas expresadas.

Art. 6.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

J. M. Vega

Sr. Vega—Pido la palabra.

No hubiera roto el silencio que obedecía al propósito deliberado de no perturbar la tarea de los representantes del país, si no fuera para afirmar en esta primera ocasión mi respetuoso acatamiento, y por tratarse de un asunto que reviste excepcional importancia para la provincia de Buenos Aires.

Hay en aquel estado un problema que pide toda la atención de sus hombres dirigentes. Se agita allí un motivo de preocupación que estoy seguro ha de encontrar favorable solución en este recinto, donde repercuten con eficiencia todas las palpitaciones que emergen del asombroso progreso de la nación.

A favor de una leyenda, de una tradición,—que al fin es reflejo de una realidad más ó menos precisa,—se ha hecho carne en el sentimiento público que la provincia de Buenos Aires dispone de cuantiosos medios para subvenir á todas las exigencias que le impone su población.

La fortuna pública, que en cierta hora fué respetable, y la fortuna privada, que ha encontrado allí rendimientos cuantiosos á sus empleos, han dejado el convencimiento de que todas las exigencias de aquel estado pueden ser satisfechas con el desenvolvimiento gradual de sus recursos ordinarios.

Los que así piensan, ateniéndose hasta ahora exclusivamente á los hechos, que podría decirse que se traducen en guarismos eficaces, tienen en parte razón; pero acontecimientos de última data, que me obligan á hacerlos valederos en este instante, indican la necesidad de acudir con tiempo á atender un verdadero problema, que pone en tela de juicio una de las misiones esenciales de todo estado moderno: la instrucción primaria.

La ley de educación de la provincia de Buenos Aires, de 1875, establecía un ciclo determinado para la enseñanza obligatoria. Ese ciclo ha sido reducido por la ley de 1903 de seis á cuatro años, pensándose fundadamente que era indispensable reducir en extensión lo que habría de ganarse en intensidad de la cultura obligatoria.

Un censo levantado últimamente, establece que la población infantil de la provincia de Buenos Aires alcanza á 280.000 niños, poco más ó menos, de los cuales reciben instrucción solamente 100.000, pudiendo calcular que un saldo, que se instruye particularmente, ó fuera de la edad escolar, deja siempre un remanente de analfabetos que oscila alrededor de 80 ó 90 mil niños.

La inscripción, en 1900, ha sido de 91.100, y en 1907 de 112.000.

Este aumento está representado en gran parte por la eficacia de esta ley de reforma que acabo de citar. La reducción en dos años del ciclo que establecía la ley anterior, ha facilitado que el estado pueda desempeñar en mayor grado su función constitucional, abierta la entrada á las escuelas al mayor número de niños en condiciones de acogerse á los beneficios de la ley.

Las escuelas, en 1900 eran 929, y en 1908 alcanzan á 1348.

Los maestros, que en 1900 costaban á la provincia 2.383.455 pesos, en 1908 le han costado 5.180.239.

Como se ve, la provincia realiza verdaderos esfuerzos en el sentido de atender las necesidades de instrucción de sus masas analfabetas. Pero es preciso decirlo: esos esfuerzos han llegado á la máxima tensión, no pueden continuar en la línea seguida hasta el presente, porque los recursos no acrecen en medida paralela á aquellas necesidades.

Podría parecer, quizá, que tendiendo simplemente á la edificación de casas escolares, no se ataca el problema en su verdadera raiz, y esto me obliga á explicar á la honorable cámara el por qué de la iniciativa de que instruye el proyecto que acaba de leerse.

La propiedad en la provincia de Buenos Aires ha asumido un valor de consideración. Estoy hablando en presencia de muchos señores diputados arraigados en aquella, que han de encontrar justificada esta afirmación: casas malsanas, estrechas, requieren un alquiler excesivo con relación á su costo; de tal manera que puede afirmarse que la provincia paga alrededor de 12 por ciento en concepto de alquileres escolares, importando la partida respectiva sobre un presupuesto de siete millones de pesos, setecientos cincuenta mil.

En consecuencia, la cantidad ahorrada en alquileres podrá aplicarse á la apertura de nuevas escuelas, sobre todo en los perímetros rurales.

Se establece por el proyecto, que el cincuenta por ciento de la suma que solicita de la nación, ha de ser destinada á construir escuelas rurales: el otro cincuenta por ciento se ha de emplear en escuelas urbanas y suburbanas. Aquí se plantea una cuestión que es de interés. La escuela rural, atiende solamente á las clases que están más lejos de los centros de población, es decir, que estan privadas de todos los refinamientos y de todos los contrapesos que el núcleo poblado ejerce sobre el habitante de la campaña.

Es posible, entonces, atender á la construcción de escuelas rurales, satisfaciendo estas premisas; pero no hay que olvidar que las escuelas urbanas, construidas en el radio de los pueblos, permiten refundir, en una casa espaciosa, tres ó cuatro escuelas menores, de acuerdo con las necesidades de cada localidad.

La provincia cuenta, como recurso especialmente destinado para la instrucción en escuelas primarias, con una parte del impuesto de contribución directa, que en 1900 fué de dos millones de pesos, y que en 1908 ha subido á cuatro millones ciento treinta mil quinientos cincuenta pesos. No es posible aumentar esta tasa, porque provocaría grandes resistencias de parte del contribuyente. Es sabido que se reformó últimamente la valuación de los inmuebles, y á favor de esta nueva valuación la renta ha logrado el aumento que acabo de indicar; pero esta repetición de valuaciones, no puede hacerse sin provocar la resistencia legítima de los contribuyentes, como he dicho.

Otra porción de renta empleada en la provincia para aquel objeto, es la subvención municipal, que en 1900 fué de 758.000 pesos; y en 1908 de 1.500.000.

Ha duplicado, pues, esta entrada; y tampoco puede esperarse un aumento razonable, porque los vecindarios de la campaña tienen derecho á exigir que el impuesto no siga una progresión perjudicial al bienestar de esos estimables núcleos de trabajadores.

La subvención nacional aporta á la provincia de Buenos Aires 145.000 pesos. Y sobre este punto, estoy persuadido de que los señores diputados han de encontrar que es inequitativo, diré que la provincia reciba solamente 145.000 pesos, al igual de otros estados en que las exigencias de la educación no revisten, por cierto, la importancia que tiene ésta en Buenos Aires. Sobre esto me permito insinuar á la honorable cámara, que presentaré un proyecto de modificación á la ley de subvenciones, en su oportunidad.

No existe entre nosotros, desgraciadamente la clase de los pudientes generosos. Esos ejemplos de los Rockefeller que destinan treinta y dos millones de dollares para escuelas primarias en los Estados Unidos, son totalmente desconocidos entre nosotros.

En cuanto se refiere á las clases necesitadas, es inútil decir que se desconoce la categoría de los pobres munificentes.

Las donaciones particulares no han arraigado en el espíritu público. Puedo mencionar, y me es agradable hacerlo en el congreso de la nación, el nombre del señor Fernando Estrugamón, que en cierta época en que tuve el honor de presidir la administración escolar de la provincia, construyó á su costa, un edi-

ficio magnífico en el pueblo de Chacabuco, cuyo precio fué de 150.000 pesos, y lo donó gratuitamente sin cargo alguno, á la institución escolar. ¡Ojalá este antecedente sirva de estímulo á los que, sin menoscabo de la fortuna propia, puedan contribuir en alguna parte á remediar la deficiencia de la renta destinada á la educación del pueblo!

El proyecto establece una cláusula que no es usual. Por ella, la provincia de Buenos Aires, solicita de la nación cuotas de quinientos mil pesos repartidas en anualidades sucesivas; pero con la obligación de devolverlas.

Transcurrido el quinto año, la provincia deberá devolver ese dinero, y para el caso que el Poder ejecutivo de la nación se hubiese visto obligado á pagar intereses por él, aquella abonará el interés de tres por ciento, pudiendo afirmar, desde ahora, que el Banco de la Nación Argentina, cuando ha debido permitir el giro en descubierto del Poder ejecutivo de la nación le ha aplicado un interés variable alrededor del cuatro por ciento; de tal modo que si creyera el Poder ejecutivo que la provincia ha menoscabado sus finanzas con este préstamo que solicito, podría fijar un interés del tres por ciento que se abonaría en cuotas y en la forma que fijara el Poder ejecutivo.

Como se ve, esto importa simplemente un anticipo. Podría el diputado que habla haber solicitado directamente del tesoro de la nación el concurso que distinguidos colegas solicitan muy acertadamente para el desarrollo de la instrucción primaria en sus respectivas provincias. Pero el caso es evidentemente distinto. La provincia de Buenos Aires se repone ahora de una fatigosa crísis que la ha abatido durante quince años, que ha envuelto durante esos mismos quince años al país entero, y que en ciertos momentos ha sacudido el alma nacional con presagios de desolación irredimible.

Apenas empieza á reponerse de los quebrantos que significó la caída de aquellos dos grandes colosos, el Banco hipotecario y el Banco de la provincia; y sino fuera historia demasiado reciente, podría decir, sabiendo que no alteraría en lo mínimo la verdad, que nadie podría arrojar la primera piedra, porque no solamente los hijos del país sino los que vinieron de afuera contribuyeron al derrumbe de aquellcs verdaderos exponentes de la grandeza porteña.

En razón de tales descalabros se han celebrado arreglos con los acreedores extranjeros que imponen al estado de Buenos Aires una contribución anual de 986.000 pesos oro, que la provincia paga religiosamente; pero que como es lógico, dada la enormidad de la suma, importa una traba severa al desenvolvimiento eficaz de sus grandes instituciones.

Podría haber propuesto que cuando menos ese margen de 86.000 pesos fuera dejado durante cinco años á favor del erario provincial para atender sus obligaciones educacionales; pero una cláusula del contrato celebrado con los acreedores extranjeros lo impide, estableciendo nítidamente que los fondos destinados al servicio de la deuda externa no pueden ser distraídos bajo ningún concepto para otro destino. No ha habido pues más remedio que recurrir á esta forma de préstamo, que si fija el interés de tres por ciento, permite también á la provincia beneficiarse en ocho ó nueve por ciento de interés, dado lo que está pagando actualmente por la ocupación de agenos edificios escolares, como he dicho hace un momento, insalubres y totalmente inadecuados para los fines de la enseñanza primaria.

Una ligera ojeada al mapa geográfico de la república nos pone frente á una consideración que seguramente antes que yo han tenido presente los señores representantes.

Las provincias de Santa Fe, Entre Rios, Corrientes, Córdoba, San Luis, Mendoza y Buenos Aires forman como quien dijera la línea avanzada para resistir el ímpetu tumultuoso de las masas inmigratorias, que vienen á fundirse en nuestra nacionalidad. Es indispensable entonces atender á esos grandes centros, que son los que resumen en mayor medida la corriente inmigratoria, formando el baluarte de la nacionalidad á favor de la difusion en la mayor capacidad posible de la enseñanza común.

Hace pocos días he tenido ocasión de leer una hermosa correspondencia de un ilustrado francés ausentado de entre nosotros, acerca de las tres principales características qne informan el concepto de la nacionalidad.

El dice, glosando me parece á Stuart Mill, que un pueblo es realmente tal, cuando su desenvolvimiento está sugeto á estos tres grandes factores: primero, un sistema de educación primaria, or-

gánico, una verdadera disciplina escolar; segundo, un sentimiento religioso generalizado, y si nó el culto á ciertos dioses, á ciertas instituciones, á ciertas leyes; tercero, un sentimiento de afinidad, de cohesión que ligue en una sola orientación todo el desenvolvimiento de un país; de modo que haciendo articulado el esfuerzo, pueda formar un verdadero músculo que interprete la voluntad de la nación.

Bien, señor presidente: la primera función, la función de educar es la que debe preocupar desde luego en primer término. Y bien valiera la pena, después de haberse ocupado la cámara durante largas sesiones de amparar la seguridad de la nación á favor de grandes armamentos, que también dedicara un poco de atención á la misma seguridad defendida por el pupitre, por el pizarrón y por el mapa, lo que es ciertamente una de las defensas sustanciales á que se refería dicho extranjero, que caracterizan el sentimiento de la nacionalidad.

Si yo dijera que la provincia de Buenos Aires no puede costear su instrucción primaria, diría una verdad que va á sorprender seguramente á muchos diputados. Si dijera que sus recursos van á fallar en los años que vendrán con su cortejo de ansiosas espectativas en el mismo sentido, repetiría una verdad que la estadística ha comprobado.

Los que han mirado desde afuera la prosperidad de la provincia han apreciado simplemente la magnificencia del árbol, el magnífico desarrollo de sus grandes ramas, pero han olvidado acaso que las raices, como quien dice los surtidores de savia, que plasma en riqueza, van tocando los límites de la zona infecunda, de la zona que traba el movimiento civilizador que vigorizan las instituciones, interpretes del sentimiento republicano y en virtud de las cuales goza la provincia del favor de la nación.

Se dispone por el proyecto que el Poder ejecutivo de la nación entregará directamente á la dirección general de escuelas de la provincia las sumas á que alude.

No hay en ello el más ligero menoscabo de la autonomía de la provincia.

La dirección general de escuelas creada como institución orgánica en la última reforma á la Constitución, tiene cierta autonomía; no es propiamente un poder en la calificación que los tratadistas hacen de los poderes; pero sí tiene funciones especiales, autónomas, perfectamente deslindadas: no depende directamente de ninguno de los tres poderes, sin estar por ello desligada, desde el momento que es una repartición de la administración general.

Se obvía de esta manera un gran inconveniente de nuestro país: el expedienteo, resabio de prácticas añejas que sólo sirve para imponer trabas y matar iniciativas laudables.

En cambio, la dirección general de escuelas queda obligada por intermedio del Poder ejecutivo de la provincia, á informar al Poder ejecutivo de la nación anualmente, del empleo que haga de las sumas que reciba, estableciendo la situación, costo y clase de las escuelas que haga con tales recursos.

Hace poco tiempo una comisión desprendida de la Colonia del Cabo visitaba las escuelas de Norte América, enviada por el gobierno de la colonia inglesa, asombrado de la preparación del técnico americano.

Esta comisión se acercó al presidente Roosevelt y en una de aquellas frases con que este yankee eminente sintetiza pensamientos sustanciales, dijo á la delegación inglesa: «La América no es obra de la educación, pero sin la educación estaría perdida; la seguridad del pueblo, la seguridad de la democracia reside precisamente en los dinteles de la escuela primaria».

En esta honorable cámara en que con frecuencia se citan opiniones yankees, por la sencilla razón de que aparecen nuestros hermanos mayores en la civilización, es oportuno el recuerdo para que se apague un tanto el fragor de las armas y podamos dedicar un poco de atención reflexiva á este otro problema de nacionalización. Es el caso extraordinario en que se encuentra la República Argentina, en que basta la rememoración de una crónica pública cualquiera, para que se aprecie en el espacio de diez años todo el vuelco que se produce en la organización de las familias, á tal punto que podría decirse que en dos lustros, cambia absolutamente lo que yo llamaría el calendario de los apellidos nacionales.

Esto envuelve un verdadero problema de gobierno. Se ha repetido hasta el cansancio, pero es bueno de cuando en cuando recordar tales ideas, simplemente para no olvidar que si en cierta

hora el pensador argentino pudo decir que gobernar era poblar, este aforismo, aceptado sin discusión, ha evolucionado con el andar del tiempo y hoy gobernar sería sencillamente «educar».

Yo no sé si Descartes tuviera razón cuando afirmaba que en la glándula pineal existía el alma del hombre; pero sí creo que en la escuela primaria reside el alma de la nación, radica el resorte que ha de permitir la marcha decisiva y magnífica de la nacionalidad argentina hacia sus grandes destinos!

He terminado.—(*¡Muy bien! ¡muy bien! Aplausos.*)

—Se destina el proyecto á la comisión de instrucción pública.

13

JUBILACIÓN

JOSÉ HIDALGO MARTÍNEZ

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Jubílase al profesor José Hidalgo Martínez con el sueldo de las cátedras que dicta.

Art. 2.° Este gasto, mientras no se incluya en la ley de presupuesto, se hará de rentas generales, con imputación á la presente.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Juan A. Argerich

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Con la pequeña diferencia de que el año pasado se hizo por indicación del doctor Piñero y otros diputados una sanción á favor de varios profesores para que se les pagara á oro, y este proyecto es á papel, puedo decir, señor presidente, que este asunto ha tenido ya el voto unánime de la Cámara de diputados y del Senado.

El veto transcendental, que á tantas personas meritorias afectara, arrasó, junto con otras sanciones justísimas, aquel proyecto sancionado por la unanimidad de ambas cámaras del Congreso, que mandaba liquidar á oro las jubilaciones de Rosetti, Kyle é Hidalgo, tres beneméritos de la instrucción secundaria del país.

El profesor Hidalgo viene prestando, desde hace largos años, grandes servicios á la instruccion pública nacional. Ha sido profesor de muchos de los que nos sentamos en este recinto y algunos de ellos han tenido la satisfacción de entregarles sus hijos para la enseñanza más seria, de acuerdo con la tradición del aula en que se educara el padre.

Pero este servidor del país está vencido, porque está enfermo, pues no en vano pasan sobre una existencia tantas horas de dedicación á la cátedra y á la enseñanza de la juventud. El profesor Hidalgo Martínez acaba de obtener del señor ministro de instrucción pública un permiso que es en cierto modo precario, dada la estrictez de las prescripciones de los reglamentos para acordar esta clase de licencias, á efecto de ir al Paraguay á curarse de una afección, que se complica con los años que tiene.

No es posible, señor presidente, tener á este hombre tan benemérito en la situación difícil en que se haya de vivir de la gracia del gobierno cuando, á mi entender, debe vivir de la justicia del estado, y presento este proyecto á último momento, bajo la impresión del brillante discurso del señor diputado por Buenos Aires, pues es indudable que si aspiramos á tener una enseñanza más difundida, debemos por todos los medios posibles propiciar la buena existencia y el premio de los que en esta tarea lo han merecido.

Dejo fundado el proyecto, que considero de urgencia, por enfermedad avanzada ya y por los grandes servicios del profesor de que se trata.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Pasará á la comisión de peticiones.

Sr. Argerich—Pediría que se autorizara á la comisión respectiva para darle preferencia, si no hubiese oposición.

—Se vota esta indicación, y resulta afirmativa.

14

FERROCARRILES

RAMALES DE 75 KILÓMETROS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo á acordar concesiones para construir ramales

de los ferrocarriles existentes hasta una extensión de 75 kilómetros.

Art. 2.° Toda solicitud para la construcción de estos ramales deberá ser acompañada de un certificado del Banco de la Nación Argentina, acreditando haberse hecho un depósito de garantía de la concesión, á razón de mil pesos moneda nacional por kilómetro de vía. Este depósito será devuelto al concesionario, á medida que avance la construcción del ramal, reservándose solamente lo necesario para garantir las multas de que habla el artículo 5.°

Art. 3.° Treinta días después de acordada la concesión, deberán presentarse los planos y especificaciones correspondientes. Dentro de los noventa días de aprobados los planos, deberán comenzarse los trabajos, y éstos deberán terminarse á los nueve meses de comenzados.

Art. 4.° En caso de que los ramales concedidos requieran obras de arte de morosa ejecución, el plazo en que éstas hayan de construirse se fijará de acuerdo con el Poder ejecutivo.

Art. 5.° Por cada semana de retardo en la terminación de los trabajos, incurrirá el concesionario en una multa de dos mil pesos, salvo caso de fuerza mayor, comprobado por el Poder ejecutivo.

Art. 6.° Si no se presentasen los planos, ó no se empezaran los trabajos en los plazos estipulados en el artículo tercero, la concesión se considerará como no acordada y el Banco de la nación transferirá el depósito de garantía á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 7.° Estos ramales no podrán acordarse á distancia menor de veinte kilómetros de líneas ó ramales pertenecientes á otras empresas. Es entendido que esta menor distancia se refiere al trazado general del ramal, y no al trecho inmediato á su punto de concurrencia ni tampoco á aquellos trechos que sean obligados por accidentes naturales del terreno.

Art. 8.° Comuníquese etc.

Emilio Mitre.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Por este proyecto, se autoriza al Poder ejecutivo á conceder por sí y sin intervención de las cámaras del Congreso, ramales de ferrocarril hasta 75 kilómetros de largo.

Por la ley, el Poder ejecutivo tiene atribuciones muy amplias en materia de concesiones de ferrocarriles. A él le está conferida la facultad de aprobar los planos de las líneas concedidas por el Congreso; y esta facultad es de un alcance muy considerable, por cuanto pone en manos del Poder ejecutivo la suerte misma de las concesiones, dándole la facultad de determinar el trazado de cada línea, con las variantes que crea más convenientes, así como fijar la oportunidad en que cada línea ha de construirse.

Además, la ley faculta al Poder ejecutivo á conceder ramales de 30 kilómetros de largo.

Con el aumento del desarrollo de la construcción de las líneas férreas ha resultado que estas atribuciones no satisfacen ya las exigencias del progreso general del país.

Las nuevas construcciones son reclamadas cada vez con mayor apremio por los distintos intereses relacionados con los transportes; y hay una exigencia general, que llega á cada rato en formas diversas á las cámaras del Congreso, en el sentido de que se facilite el procedimiento de otorgar esta clase de concesiones.

El Congreso mismo ha dado ya la facultad al Poder ejecutivo para otorgar concesiones de 75 kilómetros en determinadas leyes, referentes á varias empresas de ferrocarril. Esta forma de concesión es excepcional, casi de favor, y por consiguiente antipática á un régimen de legislación liberal como el nuestro.

Por esta razón, he creído más conveniente dictar una ley de carácter general que resuelva lo relativo á este punto.

Ultimamente se han formado diversas compañías de tierras en combinación con empresas de ferrocarril, que tienen por base la valorización de estas tierras, su venta en fracciones y la entrega de las mismas á la población, á la colonización y á la explotación agrícolas. Es una forma de promover el desarrollo de la población que no cuesta nada al estado, y de una eficacia, á mi entender, mucho mayor que la que pueden tener las distintas leyes que rigen materia tan interesante.

Todas estas compañías se basan en la construcción de ramales de ferrocarril que sirven directamente las zonas que ellas se proponen poblar; y es esta clase de iniciativas la que ha venido á dar mayor fuerza á la exigencia general por una ley que simplifique las concesiones de pequeños ramales.

Tratándose de una atribución de facultades al Poder ejecutivo, he creído conveniente, al redactar este proyecto, establecer condiciones excepcionales para el otorgamiento de esta clase de con-

cesiones. Así, el proyecto dispone que todo solicitante de una concesión semejante debe acompañar su solicitud con un certificado del Banco de la Nación, que atestigue haberse hecho un depósito de garantía, en cumplimiento de la concesión, á razón de mil pesos por kilómetros de línea.

Además, el proyecto establece plazos perentorios para la ejecución de cada ramal: treinta días después de otorgada la concesión, para la presentación de los planos; sesenta días para comenzar los trabajos; y nueve meses para terminarlos.

En esta forma, creo que el Congreso puede ensanchar la facultad que ya ha atribuido al Poder ejecutivo, sin menoscabo alguno de las que le son inherentes, y en la seguridad de servir de un modo más directo y eficaz á tanto interés público que se halla vinculado con la construcción de ferrocarriles en las distintas zonas de la república, que reclaman los beneficios de los medios rápidos de transporte.

Estos son los fundamentos principales del proyecto, y excuso ampliarlos más porque como el proyecto ha de venir en breve á la discusión de la cámara, tendré entonces oportunidad de dar mayores explicaciones, si fuesen necesarios.

—Se destina el proyecto á la comisión de obras públicas

15

ACEFALIA DE LA PRESIDENCIA

Sr. Presidente — De conformidad con lo dispuesto por la ley 252 sobre acefalía de la presidencia de la República, me permito recordar á los señores diputados que en la sesión próxima tendrán que designar presidente para este caso.

16

MOCIONES DE PREFERENCIA

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Es para hacer moción de preferencia, en el orden de las ya acordadas, para que se considere el despacho de la comisión de obras públicas inserto en la página 256, que, si no se trata en las sesiones ordinarias, difícilmente podrá ser considerado en las de prórroga, en caso que las hubiere.

Por otra parte se ha presentado una solicitud de los vecinos más respetables de San Luis encareciendo la necesidad de la reconstrucción del colegio nacional de aquella localidad.

Sr. Mendez Casariego—Me permito hacer presente al señor diputado que en el orden de las preferencias ya acordadas. están todos los despachos de la comisión de obras públicas y entre ellos el del asunto á que se refiere su moción.

De manera que el señor diputado va á salir perjudicado con su moción.

Sr. Rodríguez Jurado—Perfectamente, entonces la retiro.

Sr. Arias—Pido la palabra.

Figura en la orden del día, página 122, un despacho de la comisión de guerra presentado á mediados de julio, y que, con todas estas mociones de preferencia que ha sancionado la honorable cámara, va quedando indefinidamente postergado.

Por consiguiente, me permito hacer moción de preferencia en el orden de las ya acordadas, para que la honorable cámara se ocupe de ese asunto.

—Apoyado.

17

FERROCARRIL

DE RUFINO Á SAN NICOLÁS

Sr. Presidente—La honorable cámara había quedado por votar, después del informe hecho por el señor diputado Carlés, el despacho relativo al proyecto de ley que autoriza al señor Hector Zaldarriaga á construir un ferrocalrril de Rufino á San Nicolás.

—Véase el proyecto en la sesión anterior.

Sr. Carles (M.)—Pido la palabra.

Ratifico en todas sus partes el informe que tuve ocasión de producir en la última sesión celebrada por esta cámara.

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.
—En discusión el artículo 1°.

Sr. Mendez Casariego — Hago moción para que artículo que no se observe, se dé por aprobado.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Está apoyada la indicación del señor diputado; se procederá en la forma que indica.

—No haciéndose observación, se da por aprobado el artículo 1°.

Sr. Presidente—Se corregirá el error de imprenta que hay en la orden del día.

—Se dan por aprobados los artículos 2°, 3°, 4° y 5°.
—Se lee el 6°.

Sr. Terán—Pido la palabra.

Noto en este artículo sexto una variante respecto de concesiones análogas que han sido votadas por la cámara de diputados, conformándolas á las prescripciones de la ley reglamentaria de ferrocarriles núm. 5315.

No me explico cuál pueda ser la razón para establecer en esta concesión la obligación del depósito de veinticinco pesos por kilómetro de vía á cuenta del depósito de garantía establecida por el artículo 4° de la referida ley; y no me lo explico, porque dentro de la prescripción del artículo 4° se establece que el depósito deberá ser de doscientos pesos, y en ninguna parte se manifiesta cuándo deberá ser completado, ó porqué se exige que después de la promulgación de la ley y antes de firmarse el contrato, como lo establece el artículo 4° se obligue ya al concesionario á hacer el depósito previo de la garantía.

Desearía, por consiguiente, que la comisión me indicara las razones ó motivos de la diferencia.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

Como en el seno de la comisión de obras públicas he sido el iniciador de la modificación en esta parte de los despachos análogos, voy á explicar, en dos palabras al señor diputado cuál es la razón que la ha inspirado.

Un número bastante considerable de los que vienen al Congreso á solicitar concesiones no pueden generalmente conseguir los capitales para realizar las obras; y vencido el término de seis meses ó de un año como antes se establecía para firmar el contrato y hacer el depósito, sin hacerlo, caduca la concesión.

Durante ese término, otras empresas, otros interesados que quisieran realizar tales obras públicas, no se presentan por no haber caducado las concesiones ya hechas, aunque muchas veces el Congreso, al otorgar las concesiones primitivas cree, por tratarse de una obra magna, que es muy difícil que se consigan los capitales necesarios para su realización, pero, la acuerda porque á nadie se niega la autorización que pide.

Entonces, la comisión de obras públicas ha creído que es más serio establecer lo siguiente: que el concesionario que no tiene á los treinta días de promulgada la ley, ni 25 pesos por kilómetro que depositar como garantía, es indudable que no los va á tener ni á los seis meses ni al año, y en tal caso es mejor que caduque la concesión, si no se puede dar esta pequeña garantía previa, para que otra empresa ó interesado se presente solicitando la obra.

Este es simplemente el propósito de la comisión al establecer esa cláusula.

Sr. Terán—Pido la palabra.

De la exposición del señor diputado parece desprenderse que este depósito hasta la suma de doscientos pesos, debe ser completado en los plazos establecidos por el artículo 4° de la ley 5315, y por consiguiente se establecen estos 25 pesos con anticipación...

Sr. Barraquero—Como si se dividiera el pago.

Sr. Terán—...antes del vencimiento de los seis meses.

Entonces, este artículo estaría en contradicción evidente con las disposiciones de la ley 5315 y nos llevaría también á establecer dentro del Congreso que hay algunos de quienes se puede tener seguridad que realizarán las concesiones, que quedarán sujetos á las disposiciones de la ley 5315, y otros á los cuales se les debe tener desconfianza, razón por la cual se les exige este depósito previo de 25 pesos.

Sr. Barraquero—¿Me permite una observación el señor diputado para que no siga sobre ese tema?....

La comisión ha resuelto que en adelante, á todas las concesiones se les ponga por igual esa cláusula.

Sr. Terán—Entonces, queda derogado el artículo 4° de la ley 5315 y modificado en esa forma.

Pediría, por consiguiente, que se hiciera un agregado al final del primer párrafo del artículo 6°, que dijera: «En caso de no efectuarse este depósito, la concesión se considerará como no acordada....»

Sr. Barraquero—Sí, señor, ya está acordado así.

Sr. Terán...—y que se estableciera que este depósito previo será sin perjuicio de completar la suma de doscientos pesos fijada en el artículo 4°, pues desde el momento que hay una modificación del artículo podría interpretarse que ella deja sin determinar el término en que debe completarse el depósito de doscientos pesos.

Para aclarar este concepto, yo desearía el agregado.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Una vez que el autor de esta modificación ha explicado suficientemente el propósito que tiene al proponerla á la comisión, y que ésta, defiriendo la propone á la cámara, voy á hacer la siguiente manifestación, en todo de acuerdo con lo que acaba de expresar el señor diputado por Tucumán.

Es una omisión de la comisión, pues esa cláusula ya aparecía en las concesiones.

Sr. Terán—Precisamente la había visto en la página 309.

Sr. Carlés (M.)—De modo que la comisión se anticipa á agradecer al señor diputado que haya completado su pensamiento en la indicación que acaba de hacer.

Sr. Presidente—¿Cómo es el agregado, señor diputado?

Sr. Carlés (M.)—A la última parte, debería agregarse: «En caso de no efectuarse el depósito dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión».

Sr. Terán—Y en el siguiente párrafo habría que añadir: «En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito establecido por el artículo 4° de la ley 5315, el concesionario perderá el depósito y se declarará caduca la concesión».

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo con los agregados propuestos.

Sr. Terán—Yo creo que habiendo manifestado ya la comisión que la interpretación de esta cláusula es que siempre quedará en vigor el artíbulo 4° de la ley 5315, no habría necesidad del agregado propuesto.

Sr. Carlés (M.)—Pero viene á aclarar más el concepto.

Sr. Terán — Después de las palabras «Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley», se podría agregar: «ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4° de la ley 5315, se declarará caduca la concesión, y en seguida el resto del artículo: «y el concesionario», etc.

Sr. Mitre—La parte referente al artículo 4°, me parece que está de más.

Sr. Terán—Es que aquí se dice que queda en vigencia la ley 5315, y sin embargo, se modifica.

Sr. Carlés (M.)—Si el señor diputado supone que ha habido una variante en el artículo propuesto por la comisión, está equivocado. El artículo propuesto por la comisión en este proyecto, como iniciación de una política nueva de garantías en materia ferroviaria, es complementario, no altera.

Sr. Terán—¡Si yo estoy muy conforme! Me parece aceptable.

Sr. Carlés (M.)—De manera que la indicación del señor diputado, en la segunda parte de este artículo, no es modificatoria. En este concepto la toma la comisión.

Sr. Presidente—Se va á leer el artículo, con los agregados propuestos.

—Se lee:

Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4° de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía. En caso de no efectuarse el depósito dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4° de la ley número 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida en el Banco de la nación á la orden del consejo nacional de educación.

Sr. Carlés (M.)—Queda bien entendido: la segunda parte del artículo 4º de la ley 5315 queda en todo su vigor, para mantener en perfecta justicia al concepto general de la legislación ferroviaria. Esto es lo que quiere suponer: que la garantía debe ser devuelta proporcionalmente, á medida que avancen los trabajos.

Yo hablo siempre en homenaje al propósito que se tuvo en vista, cuando se sancionó la ley general.

Sr. Presidente—Se votará el artículo 6º en la forma en que ha quedado con las modificaciones propuestas.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se aprueba el resto del proyecto en discusión.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

18

DIVERSAS MOCIONES

Sr. Secretario Ovando—Corresponde tratar el asunto á que se refiere la moción formulada por el señor diputado Carlés.

Sr. Padilla—Yo deseo saber de la secretaría, si ese es el asunto que corresponde tratar, en el orden de las preferencias sancionadas por la honorable cámara.

Sr. Carlés (M.)—Yo hice moción para que se tratara sobre tablas el asunto.

Sr. Padilla—Pero en el orden de las preferencias ya votadas.

Sr. Carlés (M.)—El señor secretario ha interpretado el pensamiento del diputado mocionante; y como ya se iba á tratar el asunto, al fin y al cabo no significa nada más que unos minutos.

Sr. Padilla—Pero yo he votado en el concepto de que era en el orden de las preferencias ya establecidas.

Sr. Carlés (M.)—Lamento que el señor diputado haya votado mal.

Sr. Padilla—Pido que se haga cumplir lo que la cámara ha resuelto.

Sr. Carlés (M.) — Puede ahora el señor diputado rectificar su voto.

Sr. Padilla—No, señor; yo me atengo á lo que la cámara ha resuelto.

Sr. Secretario Ovando — La secretaría había entendido que la moción del señor diputado por la Capital era para tratar el asunto sobre tablas.

Sr. Padilla—En el orden de las preferencias sancionadas.

Sr. Carlés (M.)—Como se trata de un asunto que la cámara ha tenido la complacencia de resolver y tratar, defiero al pedido que me hacen algunos señores diputados, para que este asunto se trate después de las preferencias que la cámara resolvió en la sesión anterior.

Sr. Presidente—Se continuará con las preferencias, por su orden.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

La cámara sancionó que se trataran en esta sesión los despachos sobre obras públicas con exclusión de todo otro asunto.

Sr. Piñero—Esa fué la sanción de la cámara.

Sr. Presidente—Y eso es lo único que hasta ahora hemos estado haciendo y seguiremos sancionando si no se interrumpe el orden establecido.

Sr. Secretario Ovando—La segunda moción de preferencia, anterior á la que acaba de referirse el señor diputado Mitre, es la formulada por el señor diputado Barraquero, relativa al asunto 72, página 159.

Sr. Mitre—Este es un despacho de la comisión de presupuesto y no de la comisión de obras públicas.

Sr. Barraquero—Es un asunto que en rigor necesitaría el dictamen de las dos comisiones. Se trata de una obra pública que reclama fondos del presupuesto.

Sr. Mitre—Pero es un despacho de la comisión de presupuesto, y mi moción se refiere á los de la de obras públicas.

Sr. Presidente—El autor de la moción considera que no es un asunto de la comisión de obras públicas.

Sr. Barraquero—Es una moción anterior á la del señor diputado; la cámara resolvió, en la sesión anterior, tratar este asunto. Sería una reconsideración.

Sr. Mitre—Después de tratados los asuntos relativos á obras públicas, vendrá la oportunidad de tratar las demás preferencias.

Sr. Barraquero—Es que se trata de una obra pública muy urgente.

Sr. Mitre—No lo dudo.

Sr. Barraquero—La provincia de San Juan sufrirá perjuicios irreparables si la obra no se hace inmediatamente.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Es para llamar la atención de la honorable cámara y hacerle notar que debe insistir en su sanción, porque de lo contrario, no habrá método, y no habiendo método, no habrá resultado en el trabajo.

La cámara ha sancionado ocuparse exclusivamente de los proyectos de obras públicas, y no es posible admitir que á cada votación unos diputados sostengan que debe tratarse un asunto de la comisión de obras públicas, y otros de la de presupuesto. Es evidente que los despachos de esta última comisión no están dentro de la moción sancionada.

Sr. Barraquero—El despacho que comprende mi moción se refiere á una obra pública, es una obra de irrigación. Ahí está el señor diputado por San Juan, que puede decirlo.

Sr. Ortega—Pido la palabra.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Sr. Presidente—La presidencia entiende que la cámara ha resuelto, antes de la moción del señor diputado Mitre, tratar preferentemente la del señor diputado Barraquero.

Sr. Barraquero—Eso es lo resuelto.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Yo creo que....

Sr. Van Gelderen—Yo he pedido la palabra antes que el señor diputado Mitre.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Sr. Presidente — Tiene la palabra el señor diputado.

Sr. Van Gelderen—He pedido la palabra, señor presidente, antes que el señor diputado Mitre.

Sr. Mitre — ¿Quién la tiene, señor presidente?

Sr. Van Gelderen—La he pedido antes; y espero que el señor presidente diga quién la tiene.

Sr. Mitre—¡Puede hablar el señor diputado!

Sr. Van Gelderen — ... para cedérsela luego al señor diputado.

Sr. Presidente — Ninguno de los dos señores diputados tiene la palabra, porque la había pedido antes el señor diputado Ortega.

Sr. Van Gelderen — Entonces la tiene el señor diputado Ortega. Si yo la hubiera tenido, se la habría pasado al señor diputado Mitre, porque mi objeto era reclamar del señor presidente el orden en que concedía la palabra.

Sr. Ortega—Creo, señor presidente, que no cabe discusión en este caso.

Hay una moción del señor diputado por Mendoza doctor Barraquero, para que sea tratado con preferencia este asunto, que es precisamente una obra pública que encuadra dentro del propósito con que he acompañado — con el mayor gusto, por cierto—al señor diputado por la Capital ingeniero Mitre en la moción á que se ha referido.

Como digo, se trata de una obra pública, y si el proyecto pasó á la comisión de presupuesto fué porque se pedía un crédito suplementario con el objeto de llevarla á cabo.

Así es que yo le pediría al señor diputado por la Capital que desistiera de su oposición á este asunto, que es por su naturaleza muy urgente, muy indispensable para la provincia de San Juan, porque se trata nada menos que de la vida agrícola de aquella provincia. Después podremos tratar los demás asuntos de obras públicas.

Pido al señor diputado que difiera á este pedido.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el señor diputado Van Gelderen.

Sr. Van Gelderen—No tengo inconveniente en cedérsela al señor diputado Mitre, que es presidente de la comisión de que formo parte. Si reclamé hace un momento, fué tan sólo, como he dicho, para que se guardara el orden reglamentario.

Sr. Mitre—Si el señor presidente no dispone otra cosa, voy á decir dos palabras.

La moción que hice, y que la cámara aprobó, y que, por consiguiente, en ninguna manera depende de mí modificar, fué en el sentido de que la cámara dedicara toda la sesión, la primera siguiente que celebrase después de las sesiones secretas á que estábamos convocados, á tratar pura y exclusivamente los despachos de la comisión de obras públicas, que en número muy considerable, y todos ellos de muchísima importancia, están esperando sanción.

Creo que si tomamos una norma cualquiera de procedimiento hemos de andar mucho más ligero que inventando á cada rato una preferencia con el objeto de apresurar la sanción de un asunto, cuando lo que en realidad se consigue es postergarlo indefinidamente.

El asunto del dique de San Juan merece todas mis simpatías y he de darle mi voto en el momento oportuno. Pero lo resuelto por la cámara debe cumplirse, so pena que al reglamento se subs-

tituya un régimen de indisciplina contrario á las exigencias de sanción que tiene tanto asunto pendiente.

En este sentido reclamo el cumplimiento de lo que la cámara ha resuelto.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

Para rectificar una apreciación del señor diputado, cuando dice que esta es una moción de preferencia.

Tan no es de preferencia que la misma presidencia encargada de cumplir lo que la cámara resuelve, acaba de declarar que entiende que este asunto debe ser tratado.

La primera sesión á que el señor diputado se ha referido, fué la anterior, y en ella se iba á tratar este asunto cuando se levantó.

Sr. Mitre—¿Cuál sesión anterior?

Sr. Ortega—La del viernes pasado.

Sr. Barraquero—Se iba á tratar este asunto y no fué posible porque se levantó le sesión.

Sr. Mitre—Queda pendiente para una próxima.

Sr. Barraquero—Puede informar el señor secretario.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Las razones expuestas por el señor diputado por la Capital ingeniero Mitre sirven precisamente para decidir mi voto en el sentido de que se trate este asunto sobre el dique de San Juan.

Se dice con muchísima razón: si no respetamos lo que nosotros mismos sancionamos no llegaremos nunca á terminar la labor comenzada.

La moción del señor diputado Barraquero para tratar el asunto dique San Juan fué hecha antes de la del señor diputado ingeniero Mitre. Pienso, pues, que debe la cámara pasar inmediatamente á ocuparse de este asunto, que requiere escaso tiempo, y continuar tratando obras públicas, pero continuar, como lo hemos establecido.

Sr. Presidente—Como hay opiniones encontradas, la presidencia desea que se resuelva el punto por una votación.

Se va á votar si la cámara entra á considerar el asunto dique sobre el río San Juan, de acuerdo con la moción que formuló el señor diputado Barraquero.

Sr. Ruiz Díaz—¿No hay otras preferencias?

Sr. Presidente—No hay.

—Se vota y resulta afirmativa.

19

DIQUE

EN EL RÍO SAN JUAN

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto, por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la aprobación del proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo, solicitando un crédito suplementario para el departamento de obras públicas por la suma de doscientos mil pesos moneda nacional con destino á la reconstrucción del dique de toma de las aguas del río San Juan.

Sala de la comisión, julio 25 de 1908.

Julián V. Pera,—Aureliano Gigena.—G. del Barco.—Z. Cantón.—E. Revilla.—F. Castañeda Vega.—Sabá Z. Hernández.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Abrese un crédito suplementario al departamento de obras públicas, por la cantidad de ($ 200.000 m/n) doscientos mil pesos moneda nacional de curso legal con destino á la adquisición de los materiales y elementos que ha de necesitar durante el corriente año, para dar principio á las obras de reconstrucción definitiva del dique de toma de las aguas del río San Juan.

Art. 2º Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la pág. 599).

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Como el asunto es bien claro y para no demorar á la cámara á fin de que pueda ocuparse de los despachos de obras públicas, voy á informar éste brevemente.

En la ley número 4965 de 24 de agosto de 1906 se autoriza la inversión de 600.000 pesos para reparaciones en las obras del dique del río San Juan, estableciéndose en el artículo 2º de esa ley que el Poder ejecutivo mandaría prac-

ticar los estudios de las obras definitivas, para asegurar la provisión de aguas de riego y defensa de la zona amenazada por las crecientes.

Por ley posterior número 5119 se amplió el crédito anterior en la suma de 75.000 pesos para la reparación de las obras de captación.

Y bien, señor presidente: de acuerdo con estas leyes el ministerio de obras públicas ha hecho practicar los estudios correspondientes para la construcción definitiva de la obra, á fin de evitar que el gobierno de la nación tenga que hacer continuamente gastos crecidos sin un resultado positivo, porque el carácter precario de las obras que se construyen hace que á la primer creciente se derrumben y se modifiquen entonces las condiciones de la obra, trayendo perjuicios no sólo á la agricultura sino también al tesoro de la nación, llamado inmediatamente á reparar los daños que la creciente ha ocasionado.

Es indispensable entonces que se aproveche, como dice la dirección de irrigación, el tiempo en que puede funcionar convenientemente el dique San Juan de acuerdo con las obras últimamente practicadas, á fin de que se ejecuten las reparaciones necesarias. Para esto se ha formulado un presupuesto y se ha solicitado un crédito suplementario con el objeto de preparar los trabajos que se han de hacer y se han hecho en cumplimiento de lo dispuesto en las leyes á que anriormente me he referido.

Esta obra importará en conjunto la suma de 948.519,35 centavos moneda nacional; y doy este dato porque el proyecto ha venido del ministerio de hacienda como un crédito suplementario en donde solo se pide la autorización para gastar la suma necesaria para adquirir los materiales y elementos requeridos; pero por un error de redacción se había olvidado la autorización definitiva de la obra; y para subsanar este error me ha autorizado la comisión de presupuesto para que someta á la aprobación de la cámara como artículo 1º el que tiene el señor secretario.

De acuerdo, pues, con estas indicaciones y suprimiendo la manifestación de otros muchos antecedentes por no fatigar á la cámara que reputo bien interesada en la ejecución de esta obra, creo que los señores diputados pueden prestar su aprobacióu á este proyecto.

He dicho. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general el despacho.

—Y se aprueba en particular como sigue:

«Artículo 1º. Autorízase al Poder ejecutivo á invertir hasta la suma de (948.519.35 $ m/n) novecientos cuarenta y ocho mil quinientos diez y nueve pesos con treinta y cinco centavos moneda nacional, en la construcción de un dique de toma que asegure la provisión de las aguas de riego para los departamentos de la margen sur del rio San Juan.

Art. 2º. Abrese un crédito suplementario al departamento de obras públicas por la cantidad de ($ 200.000 m/n) doscientos mil pesos moneda nacional con destino á la adquisición de los materiales y elementos necesarios que se requieren durante el corriente año para dar principio á las referidas obras. El resto hasta completar la autorización conferida en el artículo anterior, se distribuirá proporcionalmente en los presupuestos de 1909 y 1910.

Art. 3º. Comuníquese, etc.

20

TRANVÍA

EN EL PUERTO DE LA CAPITAL

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por los señores Gandulfo y Díaz Valdez, sobre construcción de un tranvía en el puerto de la Capital, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Concédese á los señores Gandulfo y Díaz Valdez, el derecho de contruir y explotar una línea de tranvías á tracción eléctrica que partiendo de las vías neutrales del puerto, de la bocacalle Brasil y Avenida oeste, cruzará entre la dársena y el dique núm. 1 y recorrerá hacia el norte hasta la bocacalle de Maipú y Avenida Rosales.

Art. 2.º El domicilio de la empresa deberá constituirse en esta Capital, de acuerdo á la ley.

Art. 3.º Deberá presentar los planos definitivos de la obra, dentro de los seis meses de acordada la presente concesión.

Art. 4.º La obra se hará bajo la inspección técnica del departamento de obras públicas.

Art. 5.° Cobrarán como tarifa única para pasajeros, diez centavos moneda nacional por pasaje directo, siendo la tarifa para carga convencional, la que deberá sufrir una rebaja de un 50 % cuando se trate de servicios nacionales.

Art. 6.° La compañía entregará al gobierno como único impuesto, el 6 % sobre sus entradas brutas.

Art. 7.° La compañía se obliga á dar pases libres á empleados que, por razón de sus servicios y relación con la empresa, designe el departamento de obras públicas.

Art. 8.° Si en los plazos estipulados en el artículo 3.° los concesionarios no presentaran los planos correspondientes, será declarada caduca la concesión con la pérdida del depósito de garantía á que se refiere el artículo 9.°, como así mismo, si comenzada la obra, no fuese terminada en el plazo que indica el artículo 6.°, será penada con una multa de $ 1.000 m/n. por cada mes de demora, salvo caso de fuerza mayor, que la inspección técnica del departamento de obras públicas apreciará.

Art. 9.° Los concesionarios depositarán como garantía de esta obra, en el Banco de la Nación Argentina, á la orden del gobierno una vez escriturada esta concesión, la cantidad de $ 20,000 en títulos nacionales, depósito que podrá ser retirado en el único caso de que hayan invertido igual suma en la construcción, lo que deberá probar debidamente.

Art. 10. Acuérdase esta concesión por el término de 90 años, contados desde el momento en que se libre al servicio público la línea. Vencido este plazo, la línea con todos sus enseres pasará á ser propiedad pública sin ninguna indemnización.

Art. 11. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, junio 12 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Van Gelderen.—Marcial R. Candioti.—M. Carlés—J. Barraquero.

Sr. Presidente—Está en discusión en particular.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

En nombre de la comisión de obras públicas, tócame informar el presente asunto.

Se trata, como acaba de verse por la lectura del proyecto, de una línea de tranvías á tracción eléctrica que partiendo de las vías neutrales del puerto, de la boca-calle Brasil y Avenida Oeste, cruzará entre la dársena y el dique número 1 y recorrerá hacia el norte hasta la bocacalle Maipú y Avenida Rosales.

Apenas se necesita argumentar cuando se trata de vías de comunicación, vale decir, de adelantar un paso más en el grave proyecto de descongestionar el tráfico ya sumamente recargado de la Capital de la república.

Podría dar por terminado mi informe en este asunto, si no tuviera que agregar que, por un error de copia, en el artículo 3° que dice, que los planos definitivos de la obra deberán presentarse dentro de los seis meses de acordada la presente concesión, se ha omitido poner la disposición relativa al comienzo y terminación de las obras. De manera que á este artículo 3°, debe agregarse un párrafo que diga:

«Y las obras deberán comenzar dentro de los tres meses después de aprobados los planos y terminarse á los dos dos años de iniciadas»,

Del mismo modo se ha deslizado un error en el artículo 8.° Donde se refiere al artículo 6°, debe decir: «al artículo 3°», que es donde se establecen los plazos.

Salvados así estos errores, basta leer el despacho de la comisión para darse cuenta de que él encuadra dentro de los términos generales en proyectos de esta naturaleza.

Limitando con esto el informe en general, quedo á disposición de los señores diputados para responder á cualquier pregunta ó indicación que hagan respecto del proyecto.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota y aprueba en general el despacho en discusión.

—En discusión el artículo 1°.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Me parece que es inconveniente este trayecto en cuanto se permite pasar los tranvías del lado oeste al lado este, atravesando los puentes. No me explico cómo pueden pasar los tranvías cuando los puentes se abren, lo que importará que todos los tranvías se vayan acumulando hasta que vuelva á cerrarse el puente. Yo creo que esto podría perturbar el trafico.

Sr. Mitre—¿Y por dónde quiere que pasen?

Sr. Méndez Casariego—Es que yo no quiero que pasen.

Sr. Mitre—¡Cómo no van á pasar! Si el objeto es complementar el circuito del puerto. Es cuestión de la empresa.

Sr. Méndez Casariego—Es cuestión de ella en cuanto se refiere á las horas para pasar; pero no es cuestión de ella en cuanto se refiere al público que vería allí aglomerados una cantidad de tranvías.

Sr. Mitre—Si no le sirve, el público no lo usará.

Sr. Méndez Casariego—Pero es que estorbarán el tráfico.

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Más aparente que real es la observación formulada por el señor diputado por Entre Ríos. Acabo de ponerle de manifiesto el plano con el trazado general del tranvía de que nos estamos ocupando, y la razón fundamental que da el señor diputado para oponerse, es que los puentes se abren y se cierran á horas fijas. ¡Buen cuidado tendrá la empresa, que es la que ha de tutelar sus propios intereses, de armonizar sus horarios para que los coches de tranvías puedan pasar y no estacionarse, como dice el señor diputado. Son las empresas mismas las que mejor tutelan sus propios intereses; y en cuanto al público, en caso de no serle útil este sistema, ó este recorrido, se limitará á no usarlo.

Siendo esto así no veo qué inconveniente podría haber.

Sr. Méndez Casariego — Mi observación va simplemente á esto: hay inconveniente para el tráfico, inconveniente que se producirá por el estacionamiento de los tranvías hasta que llegue el momento de la apertura de los puentes. Es la única observación que yo tengo que formular, por que me parece inconveniente acordar el cruce de los puentes.

Sr. Van Gelderen — Observación que queda por sí destruida, por cuanto, como he dicho antes, los horarios de este tranvía se armonizarán con el horario para abrir y cerrar los puentes.

Sr. Méndez Casariego — Cada veinte minutos.

Sr. Van Gelderen — Cada veinte minutos dice el señor diputado... es decir que cada veinte minutos pasará el tranvía. De manera que la dificultad es más aparente que real.

Sr. Mitre — Los puentes están cerrados siempre y se abren cada vez que pasa un buque.

Sr. Van Gelderen—Cada vez que es necesario, se abren.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba el artículo en discusión.

—Sin observación se aprueban igualmente los artículos 2º, 3º y 4º.

—En discusión el artículo 5º.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Deseo que el señor miembro informante me diga con arreglo á qué tipo se cobrarán estos diez centavos moneda nacional, si con arreglo al tipo actual, ó si más adelante, si nuestra moneda se pusiera á oro, se cobrarían diez centavos oro como precio del pasaje.

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Entiendo que la comisión al despachar este proyecto lo ha hecho bajo la situación actual del mercado monetario, no pudiendo, por consiguiente, prever las oscilaciones del oro al dictar una concesión de esta índole. En consecuencia, contesto categoricamente al señor diputado: los diez centavos son con arreglo á 227.27.

Sr. Pera (C. L.)—Me doy por satisfecho; pero que conste la observación que he hecho.

Sr. Presidente — No haciéndose observación, queda aprobado el artículo 5º.

—Se dan por aprobados los artículos 6º, 7º y 8º.

—En discusión el 9º.

Sr. Méndez Casariego — Me parece que en este artículo hay un error. Aquí se establece que los veinte mil pesos en títulos nacionales que deben depositarse como garantía, se entregarán una vez escriturada la concesión. Creo que debe decirse que es en el momento de escriturarse cuando debe hacerse el depósito.

Sr. Van Gelderen—Esa es la mente de la comisión; es sencillamente un error de copia. Debe, pues, decirse al escriturarse esta concesión.

Sr. Presidente—En discusión, con la redacción indicada.

—Se da por aprobado en esta forma:

Art. 9º Los concesionarios depositarán como garantía de esta obra, en el Banco de la Nación Argentina á la orden del gobierno

al escriturarse esta concesión, la cantidad de $ 20.000 en títulos nacionales, depósito que podrá ser retirado en el único caso de que hayan invertido igual suma en la construcción, lo que deberán probar debidamente.

—Sin observación se aprueban los artículos 10 y 11.

Sr. Presidente—Queda sancionado el proyecto.

21

IRRIGACIÓN

EN LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados, disponiendo la concurrencia del gobierno de la nación á las obras de riego y desecación de anegadizos iniciadas por el gobierno de la provincia de Entre Ríos, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º El gobierno de la nación concurrirá con la suma de cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 50.000 m/n.), á la prosecución y terminación de los estudios de obras de riego y desecación de islas y anegadizos, iniciados en Entre Ríos por cuenta del gobierno de la provincia.

Art. 2º Este gasto se imputará á la presente ley, pagándose de rentas generales.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, junio 8 de 1908.

Emilio Mitre—M. Van Gelderen—M. Carlés—Marcial R. Candioti—J. Barraquero.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º El gobierno de la nación concurrirá con la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 150.000 m/n.) á la prosecución y terminación de los estudios de obras de riego y desecación de islas y anegadizos, iniciados en Entre Ríos por cuenta del gobierno de la provincia.

Art. 2º De esta suma se invertirán en el presente año, cincuenta mil pesos ($ 50.000) de rentas generales imputándolos á la presente ley, debiendo incluirse los cien mil pesos restantes ($ 100.000) en la ley general de presupuesto para el año 1908.

Art. 3º Comuníquese, etc.

A. Méndez Casariego.—A. Carbó.—J. M. Salvá.—Leonidas Zavalla.—Sabá Z. Hernández.—Juan González Calderón.—A. Mugica.—C. Crespo.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Barraquero—Pido la palabra. Creo que á la cámara le bastará la lectura de este despacho, para darse cuenta de la importancia del asunto.

La provincia de Entre Ríos está empeñada desde hace algún tiempo en una obra verdaderamente fecunda para su progreso agrícola. Trata de hacer estudios de desecación y de riego de grandes zonas anegadizas, que con sólo aquellos trabajos quedarán habilitadas para la agricultura intensiva. Los ensayos le han dado resultados satisfactorios; están ya en parte hechos los estudios. El gobierno de la provincia está realizando parte de las obras, y entonces la comisión ha creído que es muy justo que la nación contribuya con una mínima parte á esos gastos.

Hemos puesto sólo para invertirse en el corriente año la suma de 50.000 pesos, porque la comisión entiende que para el año entrante el subsidio será fijado por la ley de presupuesto.

Nada más tengo que informar.

Sr. Presidente—Se votará en general el despacho de la comisión.

—Sin observación se aprueba en general y en particular.

Sr. Secretario Ovando—La secretaría había anotado también como asunto de obras públicas el que lleva el número 4, que es un despacho de la comisión de presupuesto referente á obras de salubridad en el puerto militar.

Sr. Van Gelderen—Es de presupuesto.

Sr. Vocos Giménez — No debe comprenderse como de obras públicas.

Sr. Presidente—Perfectamente; no se comprende.

22

PUERTO EN POSADAS

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por el señor Juan Cárlos Calastremé sobre construcción de un puerto en Posadas, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese autorización á Juan Carlos Calastremé para construir y explotar por el término de 50 años, á contar de la fecha de esta ley, un puerto comercial para buques de cabotaje y ultramar, en los terrenos de la Rivera, situados sobre la costa del Rio Alto Paraná frente á la ciudad de Posadas.

Art. 2° Las obras se construirán por secciones. Las secciones se fijarán de acuerdo con las necesidades actuales y sucesivas del comercio y de la navegación, pero no tendrán mayor término de explotación, que el fijado en el artículo primero, cualquiera que sea la época de su construcción.

Art. 3° Las obras consistirán en muelles y depósitos dotados de pescantes para el embarque y desembarque de mercaderías y frutos del país, embarcaderos de ganados, vías férreas y demás obras que sean necesarias para el servicio del puerto, pudiendo disponer de una longitud máxima de 1000 metros que se considerarán jurisdicción del puerto.

Art. 4° El concesionario podrá hacer empalmes de sus vías férreas con los ferrocarriles existentes ó que se construyan en adelante y pasen por las proximidades del puerto, ó permitirá á éstos que los hagan, debiendo estar sujeto su funcionamiento á las leyes y reglamentos que les correspondan, deberá construir una línea de tranvías que vincule á la ciudad de Posadas con las dependencias del puerto.

Art. 5° En la primera sección que se determine se incluirá el edificio para las oficinas de sub-prefectura de puertos, aduana y resguardo, el cual deberá tener las comodidades necesarias para el buen funcionamiento de las oficinas á que se destina.

Art. 6° Las obras que se construyan serán inspeccionadas por el ministerio de obras públicas, sin cuya aprobación no podrán librarse al servicio público, siendo de cuenta del concesionario los gastos que ocasione la inspección, no pudiendo exceder de 400 pesos mensuales; en el contrato respectivo se establecerá la forma en que el concesionario deberá hacer el pago de estos gastos.

Art. 7° Dentro del plazo de seis meses de la fecha de la promulgación de la presente ley, el concesionario deberá firmar el contrato respectivo y dentro de los seis meses de la fecha del contrato presentará al Poder ejecutivo para su aprobación los estudios, planos definitivos, cómputos métricos y análisis de precios unitarios, presupuesto y especificaciones para la construcción del puerto.

Las obras deberán empezarse dentro de los seis meses de la aprobación de los planos, presupuestos, etc., y dentro de los treinta meses de la fecha de comienzo de las obras deberá ser terminada la primera sección.

Las obras que comprenden cada sección, así como la fecha de su comienzo y plazo para su terminación, con excepción de la primera que ha sido terminada anteriormente, serán fijadas por el Poder ejecutivo de acuerdo con el concesionario.

Art. 8° Al firmar el contrato el concesionario depositará en el Banco de la nación argentina, á la orden del ministerio de obras públicas, la cantidad de 20.000 pesos moneda nacional en efectivo, ó su equivalente en títulos nacionales, en garantía del fiel cumplimiento de las obligaciones que le impone esta ley, suma que le será devuelta cuando el valor efectivo de las obras ejecutadas, de acuerdo con los planos aprobados, ascienda á 50.000 pesos.

Art. 9° El concesionario cobrará los derechos propios de cada sección con arreglo á las tarifas que se establezcan de acuerdo con el Poder ejecutivo.

Art. 10. Los buques del gobierno nacional no pagarán derechos de entrada y salida y gozarán de una rebaja de 50 % en las tarifas cuando hagan uso de las instalaciones del puerto para carga, descarga, almacenaje ó transporte de mercaderías; tampoco pagarán derecho alguno los buques que por cuenta del gobierno nacional embarquen ó desembarquen tropas, artículos de guerra ó inmigrantes.

Art. 11. El concesionario queda facultado para emitir warrants de acuerdo con la ley respectiva, por los frutos y mercaderías almacenados en sus depósitos.

Art. 12. Declúranse de utilidad pública las obras autorizadas por esta ley, pudiendo el concesionario expropiar por su cuenta los terrenos particulares y edificios que sean necesarios para el puerto, sus acomodos y líneas de empalme, de acuerdo con los planos aprobados por el Poder ejecutivo.

Art. 13. El concesionario podrá ocupar gratuitamente con las obras todos los terrenos de playa que le sean necesarios; los de ribera podrá ocuparlos también, previa expropiación si fuesen de particulares, pero con la obligación de reemplazar la calle de 35 metros á que refiere el Código civil en la situación y con el ancho no menor de 10 me-

tros que indique el Poder ejecutivo al aprobar los planos definitivos, proveyéndola de un afirmado conveniente.

Art. 14. Todos los materiales á emplearse en la construcción y acomodos del puerto y anexos que se autoriza, podrán ser introducidos por el concesionario libres de derechos de aduana, siendo bien entendido que no gozarán de esta franquicia aquellos materiales que fueran substituídos con eficacia á juicio del Poder ejecutivo con los similares del país. A este efecto el concesionario presentará al Poder ejecutivo una planilla detallada de los materiales que hubiere de emplear del extranjero y del país, con el fin de que se establezca cuáles gozarán de liberación de derechos, quedando obligados á justificar en todo tiempo su empleo en la construcción del puerto y anexos.

Art. 15. El concesionario deberá mantener las obras construidas y sus accesorios, en perfecto estado de conservación durante los cincuenta años de la concesion, á cuyo término pasarán á ser propiedad de la Nación, sin retribución alguna, los muelles, galpones, vías férreas y demás obras y materiales que sirvan para la explotación del puerto, de acuerdo con los planos aprobados por el Poder ejecutivo, debiendo escriturarse á favor del Poder ejecutivo al empezarse las obras.

Art. 16. La presente concesión estará sujeta á las cláusulas siguientes:

1) El Poder ejecutivo tendrá el derecho de expropiar las obras en cualquier tiempo por su valor según costo aprobado, por deducción de la parte proporcional á los años de servicio que tuvieren y al término de la concesión con más de un 20 % de indemnización.

2) Si el concesionario no firmara el contrato, no presentara los estudios y proyectos, no empezare ó terminare las obras de la primera sección, dentro de los plazos establecidos en el artículo 7.°, la concesión quedará caduca con pérdida del depósito de garantía si hubiere lugar, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificada á juicio del Poder ejecutivo

3) Si no hubiere caso de fuerza mayor reconocida y la caducidad se declarase por no estar concluídas las obras dentro del plazo fijado, el Poder ejecutivo podrá tomar posesión de ellas abonando el va'or que tuvieren según tasación de acuerdo, con descuento de un 20 % en concepto de multa, ya sea para terminarlas por su cuenta ó bien para que se lleven á cabo por empresas particulares de acuerdo con los términos de la concesión.

Art. 17. La construcción de las obras y la administración del puerto estarán á cargo exclusivo del concesionario. El Poder ejecutivo podrá intervenir en la explotación del puerto á fin de comprobar la aplicación de tarifas y el buen servicio del puerto.

Art. 18. El concesionario podrá transferir esta concesión previa autorización del Poder ejecutivo.

Art. 19. Las divergencias que se produzcan ante el Poder ejecutivo y el concesionario, en la aplicación de esta ley, serán resueltas por árbitros nombrados uno por cada parte y el tercero en caso de disconformidad, por el presidente de la Suprema corte de justicia de la nación.

Art. 20. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, junio 15 de 1908.

Emilio Mitre. — M Carlés.—J. Barraquero,—Marcial R. Candioti.—M. Van Gelderen.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

La comisión de obras públicas, en esta materia, acepta como principios fundamentales los tres axiomas siguientes: en la evolución económica contemporánea corresponderá el triunfo á la nación mejor dotada de elementos de movilidad, de embarco y desembarco, de ferrocarriles y de caminos, es decir á aquello que viene á facilitar la circulación, distribución é intercambio comercial; segundo: estas obras públicas resultan siempre baratas, cuando han llegado á su máximo de potencialidad; y tercero: á la iniciación de los capitales particulares, corresponde que el estado complete todas las obras que se refieren al embarco, desembarco, circulación y distribución de la riqueza en todo el país.

Es así, señor presidente, que el movimiento fluvial operado en los últimos cinco años ha venido á triplicarse nada más que por que se ha facilitado el intercambio de las operaciones por medio de muelles en todas las riberas de sus caminos flotantes.

En estas condiciones se encuentra el proyecto que la comisión ha despachado concediendo al señor Juan Carlos Calastremé la construcción de un puerto en Posadas.

Este puerto servirá las tres zonas importantes del sud del Paraguay; es decir, la prolongación del ferrocarril que partiendo de la Asunción, termina actualmente en Pirapó, que por resolución de aquel gobierno acaba de determinarse que se prolongue desde Pirapó hasta Villa Encarnación, que como todos saben, queda enfrente á Po-

sadas, y al mismo tiempo la prolongación del ferrocarril Nord-este Argentino, que llega hasta Santo Tomé, y que por exigencias del progreso nacional tendrá necesariamente que prolongarse hasta su terminal en Posadas, lo cual significa que podrá satisfacer no sólo el propósito de intercambio internacional, sino también servicios internos.

Actualmente aquel puerto sirve para el movimiento de cuarenta mil toneladas por año, que representan una entrada y salida de quinientos vapores; pero tiene dificultades graves, por las restingas que impiden la navegación y para el depósito de las mercaderías en paraje apropiado, con lo que se perjudica al comercio, aumentando el valor de los seguros y disminuyendo las facilidades que tiene en todo el transcurso del río Paraná.

Todo lo cual será salvado por la construcción del puerto que aconseja la comisión, en las condiciones establecidas en el proyecto presentado.

Son estas razones, someramente expuestas, las que ha tenido la comisión para despachar favorablemente el proyecto.

Sr. Presidente—Se va á votar.

—Se vota en general el proyecto, y es aprobado.
—En discusión el artículo 1°.

Sr. Rodríguez Jurado—Creo que aquí ha de haber un error de redacción al establecer que pueden entrar buques de ultramar.

Sr. Carlés (M.)—No señor diputado. ¿Por qué le hemos de negar al norte de la república que algún día, remoto pero probable, puedan entrar buques de ultramar?

Sr. Rodríguez Jurado—Yo creo que es muy difícil que puedan navegar en el Alto Paraná. No han de poder llegar jamás allí.

Sr. Carlés (M.)—La arquitectura naval contemporánea está siguiendo este procedimiento: ensanchar los buques para disminuir el calado. En este caso, entonces, como decía en sesiones anteriores, el día que se construya aquel célebre canal del Desagüadero, proyectado por el señor diputado Barraquero, los jujeños podrán embarcarse en su ciudad y desembarcar en el Havre.—*(Risas)*.

Sr. Rodríguez Jurado—No hago cuestión, señor presidente.

—Se da por aprobado el artículo en discusión así como los siguientes, hasta el 6° inclusive.
—En discusión el artículo 7°.

Sr. Terán—Pido la palabra.

¿Cuál es la sección primera á que se refiere este artículo, en su última parte?

La he buscado y no la encuentro en ninguno de los artículos anteriores.

Sr. Carlés (M.)—Lo dice el artículo segundo, si tiene el señor diputado la bondad de fijarse...

Sr. Terán—En el final del artículo 7°, se lee: «Las obras que comprenden cada sección así como la fecha de su comienzo y plazo para su terminación, *con excepcion de la primera que ha sido terminada anteriormente*, etc.»

Sr. Carlés (M.)—Haga un subjuntivo y en vez del que *comprenden*, diga: «*que comprendan.*»

Sr. Terán—¿En qué casos y cuáles son las obras.

Sr. Carlés (M.)—Eso lo establecerá el concesionario de acuerdo con el Poder ejecutivo, y tomando en cuenta las obras terminadas.

Sr. Terán—Pero en el final del artículo se exceptúa la primera sección.

Sr. Carlés (M.)—Si quiere suprimir esas palabras, esclarecerá el concepto.

Sr. Terán—¿De manera que todas estas determinaciones se van á hacer de acuerdo con el Poder ejecutivo?

Sr. Carlés (M.)—Sí, señor.

Sr. Terán—Debe suprimirse entonces las palabras: «con excepción de la primera que ha sido terminada anteriormente.»

Sr. Carlés (M.)—Sí, señor.

Sr. Presidente—Queda aprobado el artículo, con la supresión de las palabras á que se ha referido el señor diputado por Tucumán.

—Queda en esta forma el último párrafo del artículo 7°:

Las obras que comprendan cada sección, así como la fecha de su comienzo y plazo para su terminación, serán fijadas por el Poder ejecutivo de acuerdo con el concesionario.

—En discusión el artículo 8°.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Yo le indicaría á la comisión la conveniencia de poner en este artículo la condición de la caducidad de esta concesión, en caso que no fuera escriturada ó no se depositaran los veinte mil pesos que el artículo menciona; porque el artículo no establece la sanción de la caducidad de la concesión para el caso de que no se dé cumplimiento á esas condiciones.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

El artículo 8º dispone que el concesionario depositará veinte mil pesos en garantía de las obligaciones que le impone la ley y que esta suma no le será devuelta sino cuando haya ejecutado obras por valor de cincuenta mil pesos.

Sr. Méndez Casariego—Pero mi argumento se refiere al caso de que no deposite los veinte mil pesos ó no se presente á escriturar, lo cual se podría evitar estableciendo que serán caso de caducidad ambas omisiones.

Sr. Mitre—Como en todos los ferrocarriles.

Sr. Carlés (M.)—Es igual.

Sr. Méndez Casariego—Que se agregue, entonces, lo siguiente: «La falta de escrituración en el plazo fijado ó del depósito de los veinte mil pesos, será causa de caducidad de la concesión».

Sr. Carlés (M.)—Podría copiarse la modificación propuesta por el señor diputado por Tucumán al tratarse de la concesión Zaldarriaga.

Sr. Terán—Pido la palabra.

Yo creo que no soluciona el punto el agregado propuesto. Yo entiendo que el artículo debe ser más preciso y que debe decir: Si el concesionario no firmase el contrato, ni hiciere el depósito...

Sr. Candioti—Eso está establecido en el artículo 16.

Sr. Carlés (M.)—En el inciso 2º del artículo 16.

Sr. Presidente—No hay nada en discusión.

Sr. Carlés (M.)—Lo decía para esclarecer el concepto de la votación, al señor diputado.

Sr. Presidente — Queda aprobado el artículo 8º.

—Se aprueban sin observación los artículos 9, 10 y 11.

—En discusión el artículo 12.

Sr. Pera (C. L.)—Desearía saber que son estos acomodos.

Sr. Carlés (M.)—La significación de la palabra se puede sacar del texto mismo del artículo 1º.

Tratándose de un puerto comercial para buques de cabotaje y ultramar, esta palabra se refiere á todos los edificios que sean necesarios para completar la obra general del puerto.

Sr. Pera (C. L.)—Los edificios no son un acomodo: son parte integrante del puerto.

Yo entiendo que la modificación de un edificio no sería un acomodo.

Sr. Carlés (M.)—El señor diputado por Santa Fe sabe mejor que yo, porque ha estudiado á fondo la materia, que en todo puerto hay sitios donde especialmente se establecen medios de acomodar los barcos. Estos acomodos son aquellos que vienen á asegurar la permanencia del barco en la ribera donde desaparece el muelle.

Esto es en el concepto que los diccionarios especiales explican la palabra. *(Risas)*... Y si los diccionarios no lo dicen, lo digo yo. *(Risas)*.

Sr. Pera (C. L.)—Me doy por satisfecho con la explicación dada, porque queda determinado el sentido de la ley.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Creo que este artículo necesita una pequeña aclaración.

Yo no entiendo bien esta parte que dice: «declárase de utilidad pública las obras autorizadas por esta ley». Me parece que el propósito de la comisión está expresado más bien en el resto del artículo, es decir, cuando concede facultad para expropiar los terrenos que fueran necesarios para la obra.

En este caso, no veo cómo pueden explicarse los términos de la primera parte.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Este artículo, que se consigna en todas las leyes que autorizan á expropiar, importa conceder esa autorización en sus tres aspectos, el uso, la aplicación y el ejercicio. Pero si el señor diputado quiere agregar algo que lo aclare, no tengo ningún inconveniente.

Sr. Padilla—Yo decía sencillamente que á mi juicio, la mente y propósito de la comisión es dar la facultad de expropiar tales terrenos ó edificios que fueren necesarios para las obras, en cuyo caso la declaratoria de la utilidad pública de las obras, precisamente *de*

las obras y no de los terrenos ó edificios, parecería innecesaria.

Sr. Mitre—En virtud de la utilidad pública de las obras se da la autorización.

Sr. Carlés (M.)—Es el concepto del artículo 17 de la Constitución, que en este momento no tengo á la mano, pero que recuerdo que dice más ó menos, que la utilidad pública debe ser calificada por ley.

La obra pública está basada en la utilidad que autoriza la expropiación de todas los terrenos necesarios para completar los edificios y la obra en sí.

Sr. Padilla—De manera que consagrar el derecho es declarar de acuerdo con la prescripción de la ley el derecho del poder público para expropiar por causa de utilidad pública.

Sr. Carlés (M.)—Sí, señor.

Sr. Padilla—Es que viene la segunda parte, y de ahí resulta mi duda.

Sr. Carlés (M.)—De acuerdo con la útilidad pública de las obras, declarada por esta ley, el concesionario puede expropiar.

La obra pública autorizada por esta ley es considerada de utilidad pública, y en concepto de esta utilidad pública es que se autoriza al concesionario á expropiar.

Sr. Presidente—Aclarado el concepto de la comisión, si no se hace otra observación, se dará por aprobado el artículo.

—Asentimiento.

—Se dan por aprobados los artículos 18, 14 y 15.

—En discusión el 16.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

El que habla cometió un error que se anticipa á enmendar.

No son cincuenta años como dije al principio, sino cuarenta. De manera que este es el artículo en que está bien establecido el término, y no el primero.

Sr. Méndez Casariego—De modo qne habría que modificar el artículo 1º.

Sr. Carlés (M.)—Sí, señor.

Sr. Presidente—De acuerdo con el informe dado por el señor miembro informante, queda reducido á cuarenta años el término que establece el artículo 1º, y aprobado este artículo.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Yo desearía que el señor miembro informante me dijera en qué condiciones se haría la expropiación, si el gobierno resolviese hacerla antes del término de la concesión.

Sr. Carlés (M.)—Caería en primer lugar bajo el imperio de la ley general de expropiación y en segundo lugar del primer inciso del artículo 16.

—Se aprueba el inciso 1º del artículo 16.

—En discusión el inciso 2º.

Sr. Terán—Pido la palabra.

Este inciso no comprende todos los casos de caducidad, porque manifiesta que si no se empezaran ó terminaran las obras de la primera sección dentro del plazo establecido en el artículo 7.º, la caducidad se opera; pero para las otras secciones, esos plazos deben ser fijados entre los concesionarios y el Poder ejecutivo y no existe. De manera que pediría la supresión de las palabras «de la primera sección» quedando únicamente «dentro de los plazos establecidos ó que se estableciesen.»

Sr. Carlés (M.)—Sí, señor; la comisión está conforme.

—Se aprueba el inciso 2.º en esta forma:

2) Si el concesionario no firmara el contrato, no presentara los estudios y proyectos, no empezare ó terminare las obras dentro de los plazos establecidos ó que se estableciesen, la concesión quedará caduca con pérdida del depósito de garantía si hubiere lugar, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificada á juicio del Poder ejecutivo.

—Se aprueba sin observasión el resto del proyecto.

23

CONSTRUCCIÓN DE UN CAMINO EN SALTA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Ignacio Ortiz, sobre construcción de un camino de herradura en la provincia de Salta, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción, substituyendo el artículo 2º por el siguiente:

Art. 2.º A este objeto amplíase en 50.000

pesos la emisión de obligaciones de puentes y caminos, establecida en el artículo 2.° de la ley 4301.

Sala de la comisión, junio 15 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Van Gelderen.—Marcial R. Candioti,—M. Carlés—J. Burraquero

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° El Poder ejecutivo mandará construir un camino de herradura en la provincia de Salta, que partiendo de la estación «Juramento» del ferrocarril Central norte, vaya por la quebrada del río del Pasaje y termine en el lugar denominado «Cabra Corral del Valle de Lerma».

Art. 2.° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la cantidad de cincuenta mil pesos moneda nacional, de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Ignacio Ortiz.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Actualmente el trayecto que deben hacer los productos de esta parte de la provincia de Salta es de una extensión de 170 á 180 kilómetros, camino sumamente difícil y que retrasa, por consiguiente, el intercambio comercial de esa parte de la provincia. El trazado que contiene este proyecto, que la comisión aconseja, viene á acortarlo en más de la mitad, porque no tendría este camino más de 70 kilómetros, de los cuales, según los informes que la comisión ha recogido del ministerio de obras públicas, habría 20 kilómetros que costarían 1000 pesos cada uno, lo que daría un costo de veinte mil pesos; y los otros cincuenta, más ó menos costarían 550 pesos por kilómetro, lo que daría 27.500, que agregados á una partida de 2.500 para gastos eventuales é imprevistos, daría un total de 50.000, cantidad relativamente pequeña y con la cual se va á beneficiar poderosamente aquella parte de la provincia de Salta, por cuyos caminos se conduce la mayor parte de los ganados para los puertos del Pacífico.

La comisión no ha tenido inconveniente en aconsejar la sanción de este proyecto, tratándose de una obra pública de necesidad y relativamente de pequeño costo.

Nada más, señor presidente.

—Después de unos minutos de espera, dice el

Sr. Presidente—Habiendo quedado la cámara sin número, la invito á pasar á cuarto intermedio.

—Se pasa á cuarto intermedio á las 6.40 p. m.

SEPTIEMBRE 2 DE 1908

36ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 20ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Escobar, Fernández, Ferrer, Fonrouge, Frías Silva, Galigniana Segura, García (A.), García (L.), García Vieyra, Garrido, Gonnet, Guasch Leguizamón, Lacasa, Méndez Casariego, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Piñero, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, Drago, Martínez, O'Farrell, Terrosa.—**Con aviso:** Alvarez, del Barco, Barraquero, Campos, Castañeda Vega, Cornejo, Freyre, González Calderón, Grandoli, Guido Lavalle, Hernández (S. Z.), López (C.), López Mañán, Maza, Meyer Pellegrini, Peña, Revilla, Salvá. — **Sin aviso:** Balestra, Barraza, Bejarano, Breard, Gigena, Goenaga, Hernández (M.), Luro, Mugica, Pinasco, Rivas, Varela.

SUMARIO N.º 36

1

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley autorizando la inversión de $ 120.000 en el **pago de honorarios** á la comisión encargada del estudio de las propiedades inmunizantes de la vacuna para la profilaxia del carbunclo, etc., preparadas por el doctor Lignières.

2

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley autorizando el **pago de una indemnización** correspondiente á los aprehensores de un contrabando de armas.

3

Nota del presidente del honorable Senado comunicando la elección de presidente para el caso de **acefalía de la presidencia** de la república.

4

Despacho de las comisiones.

5

Diversas **peticiones particulares.**

6

Solicitud de la cámara gremial de cereales de la Bolsa, referente á la modificación de las **tarifas de los ferrocarriles** Central Argentino y Buenos Aires y Rosario.

7

Proyecto de ley, por el señor diputado Alejandro Carbó y otros, acordando un subsidio de 10.000 pesos para contribuir á la **erección de un mausoleo** á la memoria del ex-director de la escuela normal del Paraná, don José María Torres.

8

Proyecto de ley, por el señor diputado Celestino L. Pera y otros, autorizando el gasto de 500.000 pesos en la **provisión de agua potable** al puerto Comodoro Rivadavia, y 200.000 pesos en exploraciones de **yacimientos petrolíferos.**

9

Proyecto de ley, por los señores diputados Alejandro Carbó y Leonidas Zavalla, sobre **construcción de una línea telegráfica** entre Telén y Colonia Emilio Mitre.

10

Proyecto de ley, por el señor diputado Guillermo P. Olivera, mandando practicar estudios para la **construcción de un canal de riego** entre Suncho Corral y Anatuya.

11

Moción para tratar con preferencia dos despachos de la comisión de presupuesto, sobre créditos suplementarios para **gastos de hospitales.**

12

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto, abriendo un crédito por 180.000 pesos para sostenimiento de **asilos y hospitales** á cargo de la sociedad de beneficencia de la Capital.

13

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto, abriendo un crédito suplementario por 76.000 pesos para gastos de **asilos y hospitales** á cargo de la sociedad de beneficencia de la Capital.

14

Elección de presidente para los casos de **acefalía de la presidencia** de la república y receso de la cámara.

15

A petición del señor ministro de obras públicas se resuelve tratar con preferencia un despacho relativo á la **administración de los ferrocarriles del Estado,** otro referente á la **enagenación del ferrocarril Andino** y otro sobre construcción de **obras de salubridad** en el puerto militar.

16

Aprobación de un depacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley sobre construcción de un **camino de herradura** en la provincia de Salta.

17

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á los señores E. Piera y M. Bahamonde á construir un **ferrocarril de la Capital hasta Chile.**

18

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo **á sacar á** licitación la construcción de un **muro de contención** en el río de la Plata.

19

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley autorizando el gasto de 400.000 pesos en la terminación del **dique del Cadillal.**

20

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al señor Luis J. Borthwick á construir un **ferrocarril en La Sábana.**

21

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á la empresa del ferrocarril Oeste de Buenos Aires á introducir una modificación en su vía en Chivilcoy, y á construir **un ramal entre los kilómetros 151 y 166.**

22

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley referente á la construcción de un **puente carretero** sobre el río Salado, entre Santa Fe y Santo Tomé.

23

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en un proyecto de ley autorizando al señor Abel J. Pagnard á construir un **puerto comercial** en la desembocadura del arroyo Pareja.

24

Autorización á la presidencia para comunicar al Senado los **proyectos sancionados.**

25

Informe de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á las empresas de los ferrocarriles **Central Argentino y Buenos Aires y Rosario** á construir varias líneas y ramales; á construir una **estación terminal** en la Capital, y á ejecutar diversas obras complementarias. Aplazamiento del debate.

26

Informe de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley concediendo una prórroga al señor Saturnino J. Unzué para la terminación de la sección primera del **puerto de Ñandubaizal.**

—En Buenos Aires, á 2 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión á las 4 y 25 p. m., con asistencia del señor ministro de obras públicas don Ezequiel Ramos Mexía.

1

HONORARIOS

Buenos Aires, agosto 31 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

Con el propósito de establecer de una manera precisa las propiedades inmunizantes de las vacunas para la profilaxia de la tristeza, pasteurelas y carbunclo preparadas por el profesor Lignières, el Poder ejecutivo dictó el decreto de 29 de mayo de 1905 nombrando una comisión encargada del estudio y aplicación de aquéllas.

La referida comisión se ha expedido en el informe que se acompaña, por cuyo trabajo solicita la suma de ($ 120.000 m/n) ciento veinte mil pesos moneda nacional de curso legal.

En tal virtud y no teniendo asignada en el presupuesto vigente partida alguna con que cubrir el gasto, el Poder ejecutivo ocurre á vuestra honorabilidad pidiéndole quiera dar su sanción al proyecto de ley adjunto.

Dios guarde á vuestra honorabilidad

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la cantidad de ciento veinte mil pesos moneda nacional de curso legal ($ 120.000 m/n) en el pago de los honorarios devengados por la comisión encargada del estudio de las vacunas contra el carbunclo, pasteurelas y tristeza, preparadas por el doctor Lignières.

Art. 2°. Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de presupuesto*).

2

INDEMNIZACIÓN

Buenos Aires, agosto 27 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación

El Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad remitiendo el adjunto proyecto de ley por el que se abre un crédito suplementario al departamento de hacienda, por la cantidad de ($ 8.070 m/n) ocho mil setenta pesos moneda nacional de curso legal, suma que deberá ser entregada á los empleados de aduana señores Salvador Flores, Clariso Hereñú y Miguel Barroetaveña como compensación al importe que les corresponde como aprehensores de un contrabando de armas del cual se incautó el gobierno; en razón de no ser posible poner en subasta pública dicho contrabando, por lo que fué forzoso privarles de la compensación á que tenían derecho por las leyes vigentes.

En virtud de lo expuesto, y en los antecedentes que el Poder ejecutivo tiene el honor de acompañar, hallará vuestra honorabilidad las razones que justifican el pedido de la referencia.

Dios guarde á vuestra honorabilidad

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Abrése un crédito suplementario al departamento de hacienda por la cantidad de ($ 8.070 m/n) ocho mil setenta pesos moneda nacional de curso legal, con destino á indemnizar á los señores Salvador Flores, Clariso Hereñú y Miguel Barroetaveña el importe que les corresponde como aprehensores de un contrabando de armas, del cual se incautó el gobierno.

Art. 2° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de presupuesto.*)

3

ACEFALÍA DE LA PRESIDENCIA

ELECCIÓN EN EL SENADO

Buenos Aires, septiembre 1° de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación.

Tengo el honor de comunicar al señor presidente que el honorable Senado, en sesión de la fecha, de conformidad con el artículo 2° de la ley de acefalía de la república, ha tenido á bien nombrar á su presidente provisorio al señor senador por Salta, doctor don Luis Güemes.

Dios guarde al señor presidente.

D. E. PALACIO.
B. Ocampo,
Secretario.

—Informada la honorable cámara, se destina la nota al archivo.

4

DESPACHO DE COMISIONES

Se expiden las siguientes comisiones:

OBRAS PÚBLICAS:

—En el proyecto de ley de los señores diputados V. Ortega y V. Moyano autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta 7.000 pesos moneda nacional en el estudio de un camino carretero de la ciudad de San Juan á la Villa de Calingasta.

—En el proyecto de ley de los señores diputados V. Ortega y V. Moyano sobre construcción de una línea férrea entre la ciudad de San Juan y el departamento de Jachal.

—En el proyecto de ley de varios señores diputados sobre obras de irrigación con las aguas del Río Tercero.

—Y en el proyecto de ley de los señores diputados M. Alsina y A. Cornejo sobre construcción de un puente carretero en el río Juramento, provincia de Salta.

PETICIONES:

—En el proyecto de ley del señor diputado J. A. Argerich sobre jubilación al señor José Hidalgo Martínez.

—En el proyecto del señor diputado A. Carbó acordando pensión á la señora Dolores Clariá de Ceballos é hijos menores.

—En el proyecto de ley del señor diputado J. M. Olmedo acordando pensión á la señorita Celmira Calvo y Capdevila.

—En el proyecto de ley en revisión acordando aumento de pensión á la señora Mercedes F. de Arauz.

—Y en las siguientes solicitudes: Delfina Jurado Rocamora, Isabel Granotich, Damiana Gómez de Espinosa, Secundino Revuelta, Carlos Vera, Ignacio Díaz, Juana y María Calderón Gómez, María Berduc de Pillado, Luisa López de Rezzónico.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

5

PETICIONES PARTICULARES

—La cámara gremial de la Bolsa adhiere á la solicitud de la comisión de defensa contra las tarifas de los ferrocarriles fusionados. (*A la comisión especial*)

—Los alumnos del curso de contadores de la Escuela superior de comercio solicitan modificaciones al proyecto de ley de quiebras.—(*A sus antecedentes.*)

—Eduardo D. Estévez solicita se incluya una partida en el presupuesto para pago de diferencias de sueldo.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Vecinos de Lobos provincia de Buenos Aires, solicitan un subsidio para continuar la construcción de una iglesia.- (*A la comisión de presupuesto.*)

—La sociedad de beneficencia de Mercedes (San Luis) solicita la entrega de la parte de subvención que le fué acordada, correspondiente á los últimos cinco meses del año 1907.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La sociedad de beneficencia de Mercedes (San Luis) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Herminia Eckendorff solicita una subvención para perfeccionar en Europa sus estudios de declamación.- (*A la comisión de presupuesto.*)

—Adelina A. Sarubbi solicita una subvención para perfeccionar en Europa sus estudios de canto.—(*A la comisión de presupuesto*)

—Vecinos de Tilcara (Jujuy) solicitan un subsidio.—*A la comisión de presupuesto.*)

—La comisión «Pro mausoleo Torres», del Paraná, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Solicitudes de pensión: Carmen Lanhoso O'Donell, Saturnina C. de Reboredo, Manuel de la Cruz, Cirilo Morales, Josefa del Campo de Posse, Inés G. de Carbia, Encarnación P. de Araoz de Lamadrid, Saturnina Lamela.—(*A la comisión de peticiones.*)

6

TARIFAS FERROVIARIAS

SOLICITUD

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Para hacer indicación á fin de que la solicitud de la cámara gremial de la Bolsa se incorpore al «Diario de sesiones».

Sr. Presidente—Así se hará.

Buenos Aires, agosto 31 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación.

Honorable señor:

La cámara gremial de cereales de la Bolsa, que presido, en la cual están representados la producción, la industria y el comercio del ramo, tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad para apoyar con toda decisión la solicitud presentada por la comisión de defensa contra las tarifas de los ferrocarriles.

El país entero está pendiente de la resolución que adopte el honorable Congreso en este asunto, de gran trascendencia para los intereses generales, y tiene confianza en que vuestra honorabilidad sabrá colocarse á la altura de sus augustas funciones, haciendo que se respeten la Constitución y las leyes, que amparan por igual los intereses del capital extranjero, representado por las empresas de los ferrocarriles, y los de la producción y del comercio, base principal del progreso material de la república.

Es justicia, honorable Señor.

J. M. Nichelson, presidente.

7

ERECCIÓN DE UN MAUSOLEO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Destínase la cantidad de diez mil pesos para contribuir á la erección del sepulcro del ex director de la escuela normal del Paraná don José María Torres.

Art. 2º El Poder ejecutivo entregará la suma á que se refiere el artículo 1º á la comisión «pro mausoleo José María Torres», constituída en la ciudad del Paraná.

Art. 3º Los gastos que ocasione el cumplimiento de esta ley se harán de rentas generales con imputación á la presente.

Art. 4º Comuníquese, etc.

A. Carbó.—Sabá Z. Hernández.—A. Méndez Casariego.—Casiano Calderón. — Leonidas Zavalla. — Carmelo F. Crespo.—Javier Castro.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Entre los asuntos de que se ha dado cuenta figura una solicitud remitida al honorable Congreso por la comisión pro mausoleo José María Torres, de la ciudad del Paraná.

En esa solicitud se pide el concurso de la nación para efectuar las obras que se tienen proyectadas.

No tengo necesidad de hacer una extensa reseña de los servicios prestados al país en el ramo de la instrucción pública por el educacionista que se llamó José María Torres.

Los señores diputados conocen perfectamente bien la acción de este hombre. Cuando falleció en la provincia de Entre Ríos, después de haber dedicado muchos años á la enseñanza pública á la que prestó servicios valiosísimos, llegando á ocupar el puesto de director de la escuela normal del Paraná, á cuya fundación contribuyó en primer termino, aquel día fué de duelo para la provincia. El gobierno le decretó honras fúnebres mandando izar la bandera á media asta en los edificios públicos destinados á fines de educación.

Sus restos fueron transportados á la ciudad del Paraná y el pueblo de aquella ciudad concurrió á recibirlos, tributándole así el homenaje más alto y más elocuente que se haya hecho en aquel pueblo, recordando los servicios prestados por uno de sus hombres más eminentes, diré así, porque lo consideraba como suyo, á pesar de no ser hijo de esta tierra, y como el verdadero organizador de la escuela normal de aquella ciudad.

En efecto, señor presidente, aquella es la mejor obra de Torres. Su escuela normal, había sabido hacer extensiva su influencia á toda la república mediante la convocación de discípulos que venían de todas partes de la nación á recibir las lecciones de aquel maestro tan austero como consagrado, y que se retiraban luego de aquella casa de enseñanza llevando á todas partes la semilla del bien que había depositado en su corazón.

En el momento de su muerte surgió entre sus discípulos la idea de erigir un monumento á su memoria en el lugar en que se guardan sus restos, en la ciudad del Paraná. Constituída la comisión por ex-alumnos de la escuela que dirigiera, se han conseguido reunir nuevos recursos con ese objeto; pero falta una pequeña suma para completarla. En estas circunstancias la comisión acude al Congreso á solicitar un modesto subsidio, y los diputados que firmamos este proyecto hemos creído que al hacerlo cumplíamos un deber porque importa no solamente que se lleve el concurso pecuniario de la nación á una obra de estricta justicia, sino también importa que se haga acto de adhesión á un pensamiento feliz que asocie en esta forma la acción de los poderes públicos á la acción popular.

Los merecimientos de este hombre fueron muchos, como dije antes, y no necesito explayarme para que sean conocidos. En la inspección general de

colegios nacionales, en el vicerectorado del colegio nacional de esta Capital, en todos los puestos que desempeñó, supo con clara luz intelectual interpretar las ideas educadoras de los grandes presidentes Sarmiento y Avellaneda que le tuvieron siempre como uno de los consejeros más eficientes en la realización de sus planes y pensamientos sobre enseñanza.

Leal y sinceramente argentino en toda la extensión de la palabra, aun cuando no fuera esta república el lugar de su nacimiento, el señor Torres supo inspirar á todos su gran amor á nuestra nacionalidad, y por sus esfuerzos reunió siempre en aquella escuela del Paraná representantes de todas las provincias, para que el sentimiento de la unidad nacional se hiciera cada vez más intenso en todos, y los sentimientos localistas de provincialismo fueran borrándose en cuanto era necesario y posible, dado nuestro régimen federal de gobierno.

Así pues, señor presidente, su obra ha sido eminentemente nacional, y es por esta razón también que pienso que los poderes públicos no deben ser extraños á una demostración de justicia póstuma. Interpreto así el sentimiento de los señores diputados que firman el proyecto de que acaba de darse lectura y pido el apoyo de mis honorables colegas para que siga el trámite reglamentario. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Presidente—A la comisión de peticiones.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Haciendo mías las palabras que ha pronunciado el señor diputado autor del proyecto, en favor de ese subsidio que se pide para levantar un monumento á la memoria de José María Torres, agrego como mocion final que se autorice á la comisión respectiva para darle preferencia.

—Apoyado.

Sr. Presidente—La presidencia entiende que no es necesario ese voto, porque la resolución de la cámara fué respecto de los subsidios personales, no para estos homenajes póstumos.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Creo, señor presidente, que es bien conocida la figura del gran educacionista Torres, para que la cámara necesite nuevos informes para decidir su voto en la petición que le formula la comisión del mausoleo.

Voy á hacer indicación por lo tanto para que este proyecto sea tratado sobre tablas.

—Se aprueba esta moción.

Sr. Presidente—Se tratará oportunamente.

—Después de dar cuenta de los asuntos entrados, se aprueba sin observación el proyecto presentado por el señor diputado Carbó.

8

AGUA POTABLE

EN COMODORO RIVADAVIA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de 500.000 pesos moneda nacional en las obras proyectadas por la división de minas para proveer de agua potable al puerto Comodoro Rivadavia.

Art. 2º Autorízase asimismo al Poder ejecutivo para adquirir dos máquinas perforadoras con capacidad y poder suficiente hasta mil metros de profundidad destinadas á la exploración de yacimientos petrolíferos, pudiéndose invertir en la adquisición de las mismas, así como en la de las cañerías, tanques y demás accesorios necesarios hasta la suma de 200.000 pesos moneda nacional.

Art. 3º Estos gastos se harán de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 4º Queda facultado el Poder ejecutivo para acordar previo informe de la división de minas, los plazos indispensables á los que soliciten permisos de cateo en las zonas de petróleo no reservadas al gobierno.

Art. 5º Comuníquese, etc.

Celestino L. Pera.—C. Vocos Giménez.—R. Freyre.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Motiva la presentación de este proyecto un hecho que me permitiré calificar de genuinamente criollo, porque es un nuevo rasgo típico de nuestra indiferencia tradicional por todo lo que afecta ó interesa los asuntos de la cosa pública, y tambien porque al mismo tiempo, es un síntoma característico de nuestro mañanismo crónico, de la indolencia de nuestro temperamento orgánico

en el orden institucional, económico, y sobre todo administrativo.

El hecho que me merece esta crítica, que podrá parecer dura, pero que es pálida y desteñida comparada con la realidad, es el siguiente:

Dentro de unos días hará diez meses que los ingenieros encargados por el ministerio de agricultura de hacer los estudios hidrográficos y trabajos necesarios para dotar de agua potable á la población de Puerto Rivadavia, allá en las costas lejanas del Atlántico del Sud, se encontraron un buen día con la más inesperada y grata de las sorpresas: de la perforación, que habían hecho y que ya llegaba á unos 540 metros de profundidad, empezó á surgir un chorro, un manantial, un verdadero surtidor de una sustancia oscura y espesa, que, estudiada por los técnicos, resultó ser un combustible de primer orden y de excelente calidad.

La noticia, que fué transmitida por telégrafo (y que para mí ha sido la más fausta de todas las que nos ha traído el telégrafo del sur desde su fundación hasta la fecha), fué comentada jubilosamente por todos los diarios de la capital, que encontraron, como era lógico, en ese descubrimiento, la base de la explotación de una riqueza inagotable, y la perspectiva de un emporio de progreso colosal.

A los pocos días, una de nuestras pocas revistas científicas, «La ingeniería», hizo y publicó los análisis del caso, resultando que con aquel pequeño chorro que subía por un tubo de unos diez centímetros de diametro, emergían de 12 á 15 toneladas diarias de petróleo, el que convenientemente aprovechado, podía descomponerse en guarismos que representarían los siguientes valores comerciales, anualmente:

130 toneladas ó metros cúbicos de bencina; 250 de kerosene iluminante; 454 de aceite solar; 1.500 de aceites y grasas lubrificantes; 3.000 de asfalto común ó comercial.

Es decir un total de 5334 toneladas de petróleo combustible, que, tratadas científicamente, podían significar luz y calor para el hogar del pobre y para las poblaciones suburbanas; fuerza para las máquinas de trabajo en los talleres y en las fábricas; comodidad para los transportes, higiene para las calles y hasta un elemento poderoso de antisepsia para las comarcas pantanosas flageladas por el paludismo.

Debo advertir á la honorable cámara que los datos y guarismos que dejo consignados han sido verificados en los laboratorios particulares y en las oficinas técnicas oficiales respectivas, con el criterio más exigente, y bajo el control riguroso, de la más absoluta exactitud.

Queda, pues, comprobado que desde el 11 de diciembre del año próximo pasado, se conoce en la República Argentina un manantial inagotable de un combustible preciosísimo, el que se encuentra á menos de tres días de navegación con los ferrocarriles de la república, con una distancia aproximada á la que existe entre esta capital y la confluencia del Neuquén.

Se trata de un combustible que representa más de 18 mil calorías, es decir, más del doble de las calorías del carbón. El dato no podía ser más alhagüeño y sin embargo cuando yo oía este elogio de labios de los técnicos profesionales que me explicaban el funcionamiento de las fraguas y motores que trabajan diariamente en el Pabellón argentino de esta capital, declaro que experimenté cierta sensación de tristeza, porque ese mismo elogio me recordaba lo que había escrito sobre el petróleo de Rivadavia, en junio de este año, un ingeniero enviado para estudiar los yacimientos de Rivadavia, por la sociedad petrolera internacional de la Prusia Renana, el ingeniero Enrique Wodak, quien en el informe publicado á que vengo haciendo referencia, ha dicho lo siguiente: «Si un hallazgo como el de Rivadavia hubiera sido hecho en Europa ó Norte América, esta sería ya la hora en que innumerables torres de perforación estarían trabajando día y noche, desde el cerro de Salamanca, al norte, hasta el monte Espejo al sur de Comodoro Rivadavia».

Esto sucedería en Europa ó en Norte América, pero entre nosotros... entre nosotros, esta es la hora en que después de los diez meses transcurridos desde el día del descubrimiento, aquel primer chorro continuo y abundante de combustible tan valioso sube desde las entrañas de la tierra hasta la superficie, desborda y se derrama sobre el suelo, corre sobre las arenas de la playa y como una serpiente de ébano líquido la ola de petróleo va á confundirse con las olas del Atlántico, porque no hay cañerías por donde encauzarlo, porque no hay tanques en donde guardarlo, porque nó hay depósitos en donde almacenarlo, porque no hay vehículos con que

transportarlo, porque no hay fábricas en donde depurarlo, porque no hay fraguas ni talleres en donde aprovecharlo, y sobre todo porque aunque lo hubiera todo, todos los elementos industriales necesarios serían inútiles, puesto que allá, en Comodoro Rivadavia, falta el primer elemento constitutivo de la materia y de la fuerza en todas las formas de la vida: falta el agua.

No se piensa en que esas quince toneladas diarias de petróleo que se pierde podrían importar un producto ó utilidad de doscientos mil pesos anuales; no se piensa en que un sólo motor de cien caballos, trabajando diez horas diarias, consume cinco mil pesos oro anuales, mientras que utilizando este combustible nacional que, como he dicho, tiene doble poder calorífero que el carbón de piedra, no costaría ni siquiera la mitad.

Calcúlese, entonces, lo que representaría este ahorro ó economía del 50 por ciento en el pago del combustible, es decir, del factor más indispensable para todas las industrias: para los vapores que surcan nuestros ríos, para las locomotoras que cruzan nuestros campos y para todas las fábricas de nuestra todavía embrionaria pero ya floreciente industria nacional. Agréguese al mismo tiempo á todas esas ventajas la de que se trata de un combustible que, como lo ha demostrado el sabio Burmeister, está destinado á desalojar el carbón y hasta el mismo vapor—en breve tiempo—desde la máquina elemental de la motocicleta hasta el organismo formidable de esos colosos del mar y de la guerra, cuya adquisición hemos sancionado porque creíamos que eran factores indispensables para asegurar la paz internacional y consolidar el derecho indiscutible de la defensa nacional.

Los experimentos han sido realizados; los ensayos han dado el mejor resultado; el descubrimiento ha sido debidamente comprobado; los análisis no pueden ser más concluyentes; los estudios son completos; los planos están preparados; los presupuestos, proyectados, y sin embargo el expedienteo,—esa eterna rémora de las mejores iniciativas entre nosotros—se ha convertido también esta vez en el eterno sepulturero que entierra en el polvo de los casilleros oficinescos, vale decir de esos nichos funerarios de la indolencia, de la emulación ó de los celos interesados en no hacer ni dejar hacer, todos los datos, todos los estudios, todos los informes, y que sólo una casualidad ha puesto á mi alcance, sirviéndome de base para formular este proyecto que presento en unión de algunos de mis distinguidos colegas, con la firme convicción de que importará para el territorio del Chubut decuplicar inmediatamente la población de Comodoro Rivadavia y para la República toda ahorrarle la exportación de los treinta y dos millones de pesos que vale el carbón que se importa anualmente á nuestro país.

Como dato sugestivo, debo agregar el que sigue:

No hace mucho tiempo que un representante del Standard Oil, es decir, de una de las empresas más fuertes y poderosas del mundo en el comercio del petróleo, se presentó al gobierno de Rumania ofreciéndole por la explotación de un yacimiento que no tiene ni la riqueza ni la abundancia del manantial de Rivadavia, la respetable cantidad de cuarenta millones de pesos oro y además el quince por ciento de las utilidades líquidas que se obtuviesen con la explotación del precioso aceite mineral. A pesar de todo lo tentadora que se presentaba, la propuesta no ha sido aceptada todavía.

Señor presidente: señores diputados: ya se encuentra entre nosotros el representante del Standard Oil....

He dicho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Presidente—A la comisión de obras públicas.

9

LÍNEA TELEGRÁFICA

DE TELÉN Á COLONIA EMILIO MITRE

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. El Poder ejecutivo hará construir una línea telegráfica de dos conductores entre Telén y colonia Emilio Mitre; y hará aumentar asimismo un conductor sobre la línea actualmente existente sobre Telén y Santa Rosa de Toay.

Art. 2°. Autorízase al efecto el gasto de cincuenta y tres mil pesos moneda nacional, que se imputará á la ley de presupuesto de 1909.

Art. 3°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Alejandro Carbó—Leonidas Zavalla.

Septiembre 2 de 1908.

Sr. Carbó—Señor presidente:

El proyecto que tenemos el honor de presentar está justificado por cuanto responde á una sentida necesidad de servicio público.

Se trata de ligar con el telégrafo de la nación la colonia General Emilio Mitre. La estación telegráfica más cercana está en Telén, á 110 kilómetros de dicha colonia. El desarrollo de esta región necesita ya los beneficios de la comunicación telegráfica. Puede comprobarse esto con los informes de las oficinas de correo, así como con los de las reparticiones de tierras y colonias de la nación, que á cada instante tropiezan con serias dificultades para la pronta expedición de los asuntos del despacho

La población de la colonia Emilio Mitre es ya muy importante; lo prueba el hecho de que la inspección de enseñanza pública viene reclamando del consejo nacional la fundación de dos escuelas en dicha colonia.

El presupuesto de la línea proyectada alcanza á la cantidad de 53.000 pesos moneda nacional de curso legal, según estudios que tiene hechos la dirección general de correos y telégrafos de la nación, y tal es la suma que por el proyecto se autoriza á gastar.

Dejando fundado el expresado proyecto, pedimos el apoyo necesario para que tenga el trámite de ley.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

10

CANAL DE IRRIGACIÓN

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para mandar hacer los estudios necesarios para la construcción de un canal de riego, que partiendo de Sancho Corral (F. C. C. N.) llegue á la estación Vilelas desembocando en el Río Salado en el pueblo de Anatuya.

Art. 2.° Practicados estos estudios, el Poder ejecutivo en las primeras sesiones subsiguientes presentará al honorable Congreso el proyecto de las obras que según ellos deban realizarse con los planos y presupuestos respectivos.

Art. 3.° Autorízase igualmente al Poder ejecutivo á invertir hasta la cantidad de diez mil pesos moneda nacional de curso legal, ($ 10.000 m/n) en el cumplimiento de la presente ley.

Art. 4.° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 5.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Guillermo P. Olivera — Pedro Olaechea y Alcorta—Pedro S. Barraza.

Sr. Olivera (G. P.)—Señor presidente:

El proyecto presentado tiene por objeto completar en parte el plan de irrigación que informó el que fué presentado en la sesión anterior. Llegado el canal secundario sud al pueblo de Suncho Corral, es indispensable y altamente benéfico continuar dicha obra en línea recta hasta la estación Vilelas del ferrocarril Central norte, ó hasta el punto que de los estudios resulte más conveniente y de allí descender desembocando en el Río Salado en el pueblo de Anatuya.

Se habrá así conseguido atravesar la mayor parte del Chaco santiagueño con un canal de indiscutible utilidad para asegurar el porvenir y vida próspera de esa región.

Los grandes quebrachales del Chaco santiagueño recien abiertos á una sorprendente explotación, dejan entrever una fuente inmensa de riqueza. Pero si esto es cierto lo es también que esos quebrachales con el tiempo están destinados á desaparecer.

Es deber entonces de alta previsión de parte de los poderes públicos, preparar con tiempo una evolución del trabajo sustituyendo á las industrias forestales que tienden á desaparecer con las agrícolas é industriales que requieren riego fácil y abundante.

Por otra parte se provee desde ya de agua al ramal férreo de Anatuya al Chaco en la parte comprendida entre las estaciones Vilelas, Tobas, Nazaló y Anatuya.

Señor presidente: el proyecto presentado tiende en una palabra á dar vida propia al Chaco santiagueño, á ese emporio de riqueza que es necesario mantener y fomentar.

Con estas consideraciones dejo fundado el proyecto, rogando á la comisión de obras públicas quiera despacharlo á la mayor brevedad.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

11

MOCIÓN

CRÉDITOS SUPLEMENTARIOS

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Señor presidente: en la Capital de la república existen establecimientos de beneficencia pública que, por el encarecimiento de los artículos de primera necesidad para la vida, y por la insuficiencia de las cantidades votadas, que ha producido el déficit consiguiente en los presupuestos de estas instituciones, correspondientes al corriente año y al pasado, se encuentran en la situación de ver perecer de necesidad á sus pensionistas, ó de implorar la caridad pública, para subvenir á sus primeras necesidades de alimentación y vestuario. Me refiero á los hospitales y asilos que están á cargo de la Sociedad de beneficencia de la Capital, para los cuales ha pedido el Poder ejecutivo dos créditos suplementarios: uno, para cubrir el déficit del año pasado, y otro para el servicio del presente año, calculándose que bastará con las sumas consignadas en el mensaje del 8 de junio, de 76.000 pesos; y en el del 10 del mismo mes, de 180.000.

Por las razones que acabo de exponer y dada la urgencia del caso, hago moción para que se trate sobre tablas los asuntos á que me he referido, porque las circunstancias son apremiantes y no hay medio, como he dicho, de subvenir á estas necesidades inaplazables, si la cámara no vota esos proyectos inmediatamente; sin contar que todavía demorará varios días su sanción en el honorable Senado.

—Suficientemente apoyada, se aprueba esta moción.

12

CRÉDITO

GASTOS DE ASILOS Y HOSPITALES

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto, por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la sanción del proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo, abriendo un crédito extraordinario por la suma de pesos 180 000 moneda nacional, destinados al sostenimiento de los asilos y hospitales á cargo de la Sociedad de beneficencia de la Capital.

Sala de la comisión, julio 21 de 1908.

Miguel M. Padilla.—E. Revilla.—Julián V. Pera.—G. del Barco.—Aureliano Gigena.—E. E. Breard.—Sabá Z. Hernández.—Z. Cantón.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito extraordinario al Poder ejecutivo por la suma de ciento ochenta mil pesos moneda nacional ($ 180.000 m/n) destinado al sostenimiento de los asilos y hospitales á cargo de la Sociedad de beneficencia de la Capital.

Art. 2.° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

ZEBALLOS.

—Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la pág. 316.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

El señor diputado Revilla, ausente en este momento, era el encargado de dar á la honorable cámara las razones que ha tenido la comisión de presupuesto para despachar favorablemente los dos créditos solicitados por el Poder ejecutivo, que han motivado la moción que acaba de ser aprobada. En ausencia de él, puedo manifestar á la honorable cámara que la comisión no ha tenido inconveniente ninguno en despachar favorablemente estos créditos, porque realmente la situación de los asilos y hospitales que dependen de la Sociedad de beneficencia reclaman urgentemente esta ayuda.

Se trata, en primer lugar, de un crédito por 76.000 pesos, que tiene por objeto cubrir el déficit del presupuesto de 1907; y en segundo lugar, de este crédito de 180.000 pesos, á razón de 20.000 pesos mensuales para los nueve últimos meses del año corriente.

Las razones fundamentales de estos pedidos, especialmente en lo que se refiere al año corriente, son el mayor precio que han adquirido los artículos de primera necesidad destinados á esos establecimientos, y el enorme aumento del número de asilados, el que, según los informes que tengo, se eleva á 5712 individuos.

En estas condiciones, los recursos dados por el presupuesto de 1907, que fueron calculados en abril de 1906, resultan insuficientes. La comisión, en vista de estas razones, no ha tenido inconveniente en despachar favorablemente los pedidos.

Estos son los informes que en general puede dar la comisión.

—No haciéndose uso de la palabra, se aprueba en general y en particular el proyecto que antecede.

13

CRÉDITO

GASTOS DE ASILOS Y HOSPITALES

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de presupuesto, por las razones que dará su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la sanción del presente proyecto de ley, remitido por el Poder ejecutivo, abriendo un crédito extraordinario por la suma de pesos 76.000 para el pago de cuentas pendientes en los hospitales y asilos á cargo de la Sociedad de beneficencia de la Capital.

Sala de la comisión, julio 21 de 1908.

Miguel M. Padilla.—E. Revilla —Julián V. Pera.—Aureliano Gigena.—Sabá Z. Hernández.—E. E. Breard.—Z. Cantón.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Abrese un crédito extraordinario al Poder ejecutivo por la suma de ($ 76.000 m/n) setenta y seis mil pesos moneda nacional, destinado al pago de cuentas pendientes de los hospitales y asilos á cargo de la Sociedad de beneficencia de la Capital provenientes del ejercicio administrativo de 1907.

Art. 2°. Este gasto se abonará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3°. Comuníquese, etc.

ZEBALLOS.

—Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la pág. 815.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

—Informado este asunto conjuntamente con el anterior, y no haciéndose uso de la palabra, se aprueba en general y en particular.

14

ACEFALÍA

DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Sr. Presidente—Antes de pasar á la orden del día, la honorable cámara debe cumplir con la prescripción legal de proceder á designar la persona que ha de ocupar la presidencia de la república en el caso de acefalía, y de la cámara en el receso.

Sírvase el señor secretario tomar la votación nominal.

—Votan por el señor Eliseo Cantón, los señores diputados: Olmedo, Padilla, Costa, Candioti, Oliver, Crouzeilles, Pera (J. V.), Carlés (M.), Ortiz (A.), Van Gelderen, Méndez Casariego, Ortega, Terán, de la Serna, Vocos Giménez, Pera (C. L.), Escobar, Castex, Carlés (C.), Ortiz (I.), Paz, Ayarragaray, Lacasa, Arias, Vega, García Vieyra, Fonrouge, Doyhenard, Alsina, Calvo, García (A.), Alviña, Iriondo, Fernández, Allende, Ruiz Moreno, Acosta, Calderón, Cernadas, Zavalla, García (L.), Olivera (G.), Castro, Vidal, Moyano, Rodríguez Jurado, Sosa Carreras, Olivera (B.), Olaechea y Alcorta.

—Votan por el señor Drago, los señores diputados: Vivanco, Piñero, Mitre, Roca, Ruiz Huidobro, Montenegro, Carbó, Gonnet, Ortiz de Rozas, Ruiz Díaz, Garrido, Crespo, Argerich, Amaya, Ferrer.

—Vota por el señor Arias el señor diputado Anchorena; y por el señor Carlés (C.), el señor diputado Cantón (Z.)

Sr. Secretario Ovando—Ha obtenido 49 votos el señor diputado Eliseo Cantón; 15 el señor diputado Drago; y uno cada uno de los señores diputados Carlés (C.) y Arias.

Sr. Presidente—Agradezco á la honorable Cámara la nueva distinción con que acaba de honrarme.

Se va á pasar á la orden del día.

15

MOCIÓN

PROYECTOS DE OBRAS PÚBLICAS

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

La honorable cámara ha resuelto acordar preferencia á todos los despachos de la comisión de obras públicas. Sin querer alterar el orden en que estos asuntos serán despachados, pídole, en nombre del Poder ejecutivo, quiera tener á bien acordar preferencia para tratar en seguida de estos despachos algunos otros, también de obras públicas, pero que no han sido estudiados por la comisión que lleva ese nombre sino por las de legislación, hacienda ó presupuesto; y que tienen el mismo carácter de urgencia, ó tal vez mayor que muchos de los despachados por la misma comisión de obras públicas.

Entre esos asuntos figura un despacho de la comisión de legislación sobre administración de los ferrocarriles del estado.

Proveer á estos ferrocarriles de los elementos y material rodante que necesitan para un buen servicio, no basta para mejorarlos; se necesita modificar sobre todo la forma de su administración. La comisión de legislación, haciendo honor al cuerpo de que forma parte, ha hecho un despacho que resuelve las dificultades de una manera que puede llamarse completa; de tal modo que si la honorable cámara le prestara su sanción, creo poder afirmar que la administración de los ferrocarriles se hará en las mejores condiciones posibles, tan buenas como las que se hacen en las administraciones de los ferrocarriles particulares.

El otro asunto consiste en el despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de enagenación del ferrocarril Andino. La honorable cámara debe darse cuenta de la importancia y urgencia que tiene lo resolución de este asunto. Sea que se sancione la venta, el arrendamiento ú otra forma cualquiera de proveer recursos al Poder ejecutivo, para los fines á que están destinados esos fondos. Es de urgencia habilitar á los ferrocarriles del estado para que puedan prestar los servicios que de ellos se exige.

El despacho de la comisión de presupuesto se refiere á la construcción de obras de salubridad en el puerto militar, que se encuentra en pésimas condiciones de higiene y que urge mejorar.

Si la honorable cámara no tuviera inconveniente, podría resolverse que en seguida que concluyan los asuntos de obras públicas, para los cuales se ha acordado la preferencia, se la diera á éstos. Hago indicación en ese sentido.

—Suficientemente apoyada, se aprueba la petición del señor ministro de obras públicas.

16

CAMINO DE HERRADURA

EN LA PROVINCIA DE SALTA

Sr. Presidente—Continúa la consideración de la orden del día con el asunto que ha quedado pendiente y que ya fué informado en la última sesión por el señor miembro informante de la comisión de obras públicas.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo mandará construir un camino de herradura en la provincia de Salta, que partiendo de la estación «Juramento» del ferrocarril Central Norte, vaya por la quebrada del río del Pasaje, y termine en el lugar denominado «Cabra Corral» del Valle de Lerma.

Art. 2° A este objeto amplíase en 50.000 pesos la emisión de obligaciones de puentes y caminos, establecida en el artículo 2° de la ley 4301.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

—Leído el proyecto que antecede, se aprueba en general y en particular.

17

FERROCARRIL

DE LA CAPITAL HASTA CHILE

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por los señores Piera y Bahamonde, referente á construcción y explotación de una línea férrea desde esta capital hasta Chile, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Concédese á los señores Estanislao Piera y Manuel Bahamonde, el derecho de construir y explotar un ferrocarril que partiendo de Buenos Aires, pase por San Justo, Mariano Acosta, Mercedes, Bragado, Prieto, Guanaco, La Zanja, Victorica, Colonia General Mitre, Colonia Catriel, Chos Malal y termine en la línea de frontera con la república de Chile; y un ramal que partiendo de Mercedes termine en La Plata por Las Heras, Cañuelas, San Vicente y Melchor Romero.

Art. 2.° La línea será de trocha de 1 metro 676 milímetros.

Art. 3.° A los veinticuatro meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo, los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos, á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de 50 kilómetros de vía principal, y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los seis años de iniciados los trabajos.

El concesionario incurrirá en una multa de 40.000 pesos moneda nacional, si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art 4.° Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles

Art. 5.° El trazado de estas líneas deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6.° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4.° de la ley núm. 5315,- la cantidad de 25 pesos moneda nacional por cada kilómetro de vía.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 7.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, junio 15 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Van Gelderen.—M. Carlés.—J. Barraquero. — Marcial R. Candioti.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Este es uno de los proyectos de ferrocarriles de mayor longitud solicitados en el año, y que, partiendo de la Capital federal, recorre en toda su extensión oeste, la provincia de Buenos Aires, La Pampa y Neuquén, pasando por San Justo, Mariano Acosta, Mercedes, Bragado, Prieto, Guanaco, La Zanja, Victorica, Colonia General Mitre, Colonia Catriel, Chos Malal y termina en la línea de frontera con la república de Chile. Con un ramal que partiendo de Mercedes, termina en La Plata, pasando por Las Heras, Cañuelas, San Vicente y Melchor Romero.

La zona que atraviesa este ferrocarril, en la provincia de Buenos Aires alimentará el transporte con productos de la agricultura y de la ganadería, que fomentará esta línea en el territorio de la Pampa, procurando encontrar, en lo que se refiere á la parte de la Cordillera, los elementos de transporte, ya sea de minerales, ó de productos de la agricultura ó de la ganadería en las zonas propicias para esas explotaciones industriales.

La comisión encuentra que esta concesión encuadra en las prescripciones de la ley 5315, y no ha tenido, en consecuencia, ninguna dificultad para despacharla en forma que la cámara pueda concederle su voto.

Tengo aquí el expediente relativo á este asunto y muy complacido daré, á los señores diputados, las explicaciones que fueren necesarias, en la discusión en particular.

Sr. Presidente—Se votará en general el despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.
—En discusión el artículo 1°.

Sr. Presidente — La presidencia entiende que subsiste la autorización

para dar por aprobado todo artículo que no sea observado.

—Asentimiento.
—Se da por aprobado el artículo 1º así como los siguientes hasta el 5º.
—En discusión el artículo 6º.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Aquí debe completarse este artículo con la indicación que hizo el señor diputado por Tucumán en la sesión anterior.

Sr. Secretario Ovando—El segundo párrafo del artículo quedaría redactado así:

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4º de la ley número 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la Nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Sr. Presidente—Quedará sancionado el articulo 6º con el agregado del párrafo leído.

—El artículo 7º es de forma.

18

MURO DE CONTENCIÓN

EN EL RÍO DE LA PLATA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo, sobre construcción de un murallón en los terrenos á ganarse en el Río de la Plata, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, junio 19 de 1908.

Emilio Mitre.—J. Barraquero.—Marcial R. Candioti.—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Apruébase el decreto de fecha 4 de mayo de 1908 por el que se prorroga el plazo para sacar á licitación la construcción del muro de contención que ha de limitar los terrenos á ganarse al río de la Plata en la parte norte de la Capital.

Art 2.º Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de 2.400.000 pesos moneda nacional en la construcción del murallón ó escollera á que se refiere el artículo anterior.

Art. 3.º Hasta tanto no se incluya en el presupuesto la suma anteriormente mencionada, se dispondrá de rentas generales para atender los gastos que origine esta construcción ó la conservación y costo de la tablescada provisoria según el caso.

Art. 4.º Comuníquese al poder ejecutivo.

E. RAMOS MEXÍA.

- Véase el mensaje del poder ejecutivo en la pág. 107.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Como saben los señores diputados, el Congreso sancionó el año pasado una ley autorizando á la empresa del ferrocarril al Pacífico á hacer un muro de contención en el río de la Plata, desde la dársena norte hasta la avenida Sarmiento, de Palermo.

El objeto de esta construcción era conquistar al río un área considerable para rellenarla, y establecer en ella las estaciones de carga y pasajeros de la empresa del ferrocarril al Pacífico, concesionaria directa, y de la empresa del ferrocarril Central Córdoba, concesionaria de una línea de trocha angosta desde el Rosario á Buenos Aires, que no tiene estación terminal hasta ahora. Además, este terreno, cuya superficie es bastante grande, se destina á establecer las vías de clasificación de los vagones que van al puerto, vías que requieren una gran extensión.

La ley acordando al ferrocarril al Pacífico el permiso necesario para esta obra contiene un artículo disponiendo que el Poder ejecutivo podrá resolver que el muro de contención que la ley acuerda construir se haga más al norte del trazado que pedía la empresa proponente.

Esta proyectaba su muro á una distancia alrededor de cuatrocientos metros del actual murallón del ferrocarril de Buenos Aires al Rosario—murallón que todos los señores diputados conocen, y que es una obra de ladrillos de

fábrica, que limita la costa, la tierra firme, diremos así, desde la dársena norte hasta Palermo. La compañía de Pacífico, digo, proyectaba este murallón á 400 metros de distancia del muro del ferrocarril de Buenos Aires al Rosario; pero la comisión de obras públicas creyó, y el Congreso así lo sancionó, que convenía aprovechar la oportunidad para hacer esta obra en condiciones que diera un beneficio mayor del que se podía esperar del proyecto originario.

Con este propósito se intercaló el artículo autorizando al Poder ejecutivo á ubicar el murallón más al norte de donde lo proyectaba la compañía.

El Poder ejecutivo ha hecho los estudios del caso; ha reconocido el lecho del río de la Plata en esa parte, ha efectuado numerosas perforaciones y de todas ellas resulta que el terreno es perfectamente apropiado para hacer el muro de contención á una distancia alrededor de mil metros del actual malecón del ferrocarril Buenos Aires y Rosario.

La empresa del ferrocarril Buenos Aires y Rosario tiene completados sus estudios para la obra que proyecta y su presupuesto asciende, si mal no recuerdo, á unos 750.000 pesos oro.

Si el muro de contención se hubiera de hacer más adentro del río de la Plata á la distancia que he indicado, el costo de la obra sería, naturalmente, mayor.

Estudiado el asunto por el Poder ejecutivo, se ha fijado el excedente de este costo en 2.400.000 pesos moneda nacional, que tiene que votar el Congreso para concurrir con el ferrocarril al Pacífico á la construcción en la nueva extensión y en las mayores proporciones á que me he referido.

La comisión piensa, de acuerdo con el Poder ejecutivo, que ésta es una obra conveniente y necesaria, y que no se debe desperdiciar la oportunidad que se presenta de hacerla, en combinación con la empresa del Pacífico, contando con que su ejecución permitirá disponer de un área actualmente ocupada por el río, que no bajará seguramente de cinco millones de metros cuadrados, y que destinada en parte á construcciones en seco resolverá á la vez en su base esencial el problema del ensanche del puerto de la Capital, amén de otros problemas relacionados con éste; proporcionará á las compañías de ferrocarriles mayor extensión de la que ahora pueden disponer para sus estaciones y vías, y dejará sobrantes grandes áreas de tierra para aprovecharlas con aplicaciones numerosas y diversas.

Por ejemplo: las obras de salubridad de la Capital reclaman imperiosamente un ensanche de sus instalaciones de la Recoleta: lo tendrán allí próximo y sumamente adecuado. Con este ejemplo, omito citar otros para demostrar el aprovechamiento que de esos terrenos puede hacerse.

El costo de la ejecución del muro está estrictamente ceñido á los presupuestos de las oficinas respectivas del ministerio de obras públicas, y resulta tan bajo que vendrá á salir el metro cuadrado á un peso moneda nacional más ó menos. Terrenos con esa ubicación y cuyo relleno no costará arriba de diez pesos el metro de superficie, representan un pingüe negocio para el estado, merced á esta obra de previsión que el Congreso había consagrado y cuya ejecución viene ahora á pedir el Poder ejecutivo.

Estas son las razones que ha tenido la comisión y que en general fundan su despacho. Si en la discusión en particular es necesario, tendré el gusto de dar á la cámara todas las explicaciones que sean oportunas.

He dicho. *(¡Muy bien! muy bien!)*

—Se vota el despacho en general y es aprobado.

—En discusión el artículo 1°.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Desearía que el señor miembro informante de la comisión me dijera si este murallón que se va á hacer más afuera, lo hará el gobierno ó lo hará el ferrocarril al Pacífico.

Sr. Mitre—Si el señor diputado hubiera leído la ley originaria...

Sr. Méndez Casariego — Porque no la recuerdo le hago esta pregunta.

Sr. Mitre—La ley 5092, que faculta al Poder ejecutivo para hacer esta obra, dispone que será sacada á licitación.

Creo que no es necesario agregar más para contestar la observación del señor diputado.

Sr. Méndez Casariego—Pero me parece encontrar una contradicción con el mensaje, que dice que el gobierno

concurrirá á la obra con la diferencia de costo.

De esto parecería deducirse que el Pacífico va á hacer la obra y que el gobierno va á pagar la diferencia que resulte de hacer el murallón más afuera.

Sr. Mitre — La ley dispone claramente que el gobierno de la nación contribuirá con la diferencia de costo resultante de la colocación del murallón más allá de la línea anterior. Esta diferencia es de 2.400.000 pesos. La compañía del ferrocarril del Pacífico contribuirá por su parte con lo que hubiera gastado en la construcción de este murallón por su cuenta, esto es 750.000 pesos oro. Pero la forma de ejecución de la obra está ya dispuesta por la ley, y es la licitación.

Sr. Méndez Casariego—Muy bien, no tengo nada que observar. Era para fijar ideas.

Sr. Presidente—Queda aprobado el artículo.

—Sin observación se aprueba los restantes.

Sr. Presidente—Queda sancionado el proyecto y se comunicará.

19

DIQUE DEL CADILLAL

Sr. Terán—Pido la palabra.

En la sesión anterior, de que esta es una simple continuación, tuve oportunidad de conversar con miembros de la comisión de obras públicas respecto de un asunto que ya ha sido motivo de una preferencia por parte de la honorable cámara, y que bien puede considerarse como de obras públicas: el proyecto que acuerda 400.000 pesos para la construcción del dique del Cadillal.

La comisión nombrada ha tenido la deferencia,—comprendiendo la urgencia que hay en votar este asunto, desde el momento que el contrato para su ejecución ha sido ya firmado por los gobiernos de la nación y de la provincia en virtud de una ley, que los estudios están terminados y el personal listo para efectuarlo, faltando sólo los recursos,—ha tenido la deferencia de acceder á que sea tratado en la sesión de hoy.

En consecuencia, pediría á la cámara que quisiera despacharlo inmediatamente.

Sr. Van Gelderen—¿En qué orden del día está?

Sr. Secretario Ovando — Página 317.

La cámara ha prestado preferencia á este asunto por moción del señor diputado López Mañán.

Sr. Presidente—¿El señor diputado desea que se trate inmediatamente, ó cuando le llegue su turno?

Sr. Terán—Que se trate inmediatamente.

Sr. Mitre—Podría tratarse en seguida: es un asunto muy urgente y un proyecto muy breve.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la sanción del proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo, autorizándolo para invertir hasta la suma de 400.000 pesos á cuenta del importe de las obras de terminación del dique de Cadillal.

Sala de la comisión, agosto 11 de 1908.

M. M. Padilla—Julián V. Pera—Aureliano Gigena.—E. Revilla.—Sabá Z. Hernández.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de ($ 400.000) cuatrocientos mil pesos moneda nacional á cuenta del importe de las obras de terminación del dique de Cadillal, de acuerdo con las condiciones establecidas por la ley número 5024.

Art. 2.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

IRIONDO.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Este asunto es muy sencillo, y su informe surge de las mismas prescripciones de una ley vigente.

Por ley número 5024, se autorizó al Poder ejecutivo para contratar con el gobierno de la provincia de Tucumán la terminación de las obras del dique del Cadillal, y á este efecto se le facultaba para invertir hasta la suma de 4.500.000 pesos, que podrían ser cubiertos con una emisión de títulos de cinco

por ciento de interés y uno por ciento de amortización.

Esta ley, que aparte de esta autorización contiene otra relativa á la ejecución de los trabajos, facultando al gobierno de la nación para que deje la administración y dirección de las obras á cargo del gobierno de la provincia de Tucumán, pasado por las tramitaciones del caso, para llegar á su ejecución.

El gobierno de aquella provincia ha contratado el técnico á que estaba obligado; ha celebrado también un contrato con el Poder ejecutivo de la nación, contrato aprobado por éste con fecha 11 de septiembre de 1907; ha presentado, según el informe que acompaña á este proyecto, los estudios técnicos necesarios; y llega el momento, entonces, de que el gobierno de la nación cumpla también con su obligación de entregar parte de la suma á que estaba obligado en virtud de la ley número 5024.

A este objeto, y á fin de que se pueda dar término á los trabajos de una obra de tanta importancia para la provincia de Tucumán, el Poder ejecutivo ha solicitado la suma de 400.000 pesos moneda nacional, que la comisión ha creído que debía acordársele, en la forma que viene indicada en el despacho.

Es todo lo que tengo que decir, sin perjuicio de que si en particular se requiriera alguna otra información, la suministre.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el proyecto en discusión, y es aprobado en general y en particular.

20

FERROCARRIL

EN LA SÁBANA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado las modificaciones introducidas por el honorable Senado en el proyecto de ley que se le pasó en revisión, por el que se concede al señor Luis J. Borthwick el derecho de construir y explotar un ferrocarril agrícola industrial en La Sábana, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su aceptación.

Sala de la comisión, junio 22 de 1908.

Emilio Mitre.—J. Barraquero—Marcial R. Candioti.— M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

(PROYECTO DEL SENADO)

Artículo 1.° Concédese á don Luis J. Borthwick el derecho de construir y explotar con sujeción á la ley número 5815 un ferrocarril industrial que arrancando del paraje denominado «La Sábana», en la gobernación del Chaco, termine en la sección primera, fracción D, lote número 1 de la misma con una extensión de veinticinco kilómetros. La trocha será de un metro.

Art. 2.° Dentro de los dos meses siguientes á la promulgación de esta ley el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliego de condiciones completo de las líneas. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los seis meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cinco kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los diez y ocho meses de iniciados los trabajos.

Art. 3.° Por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos, la empresa abonará una multa de cien pesos moneda nacional, que deberá depositar mensualmente en el Banco de la nación, á la orden del ministerio de obras públicas. Si la empresa llegase á adeudar más de dos meses de multa, la concesión quedará caduca en su parte no construída.

Art. 4.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 6 de junio de 1908.

José E. Uriburu.
Adolfo Labougle,
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

(PROYECTO DE LA C DE DD.)

Artículo 1°. Concédese á don Luis J. Borthwick el derecho de construir y explotar un ferrocarril industrial que arrancando del paraje denominado La Sábana en la gobernación del Chaco, termine en la sección primera, fracción D, lote número 1 de la misma, con una extensión de veinticinco kilómetros.

Art. 2° La línea será de trocha de un metro. El tren rodante, el peso de los rieles y accesorios y los demás materiales que se em-

pleen en la construcción de la línea, se especificarán en el pliego de condiciones que deberá ser sometido á la aprobación del Poder ejecutivo. Los durmientes serán de madera dura del país.

Art 3º. Dentro del plazo de seis meses contados desde la promulgación de esta ley el concesionario firmará el contrato respectivo; á los doce meses de la misma promulgación presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliego de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los seis meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cinco kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los dieciocho meses de iniciados los trabajos.

Art. 4º. Antes de firmar el contrato, el concesionario depositará en el Banco de la Nación Argentina la cantidad de cinco mil pesos moneda nacional en efectivo ó en títulos nacionales de renta, en garantía del cumplimiento de la presente concesión, los cuales serán devueltos cuando se haya abierto al servicio público una extensión no menor de cinco kilómetros de vía principal previa deducción de las multas en que se hubiese incurrido.

Art. 5º. Si el concesionario no firmase el contrato, no presentase los estudios completos, no diese principio á las obras ó no terminase los primeros cinco kilómetros de la vía principal, dentro de los plazos establecidos, la concesión quedará caduca, salvo el caso de fuerza mayor declarada por el Poder ejecutivo, con perdida del depósito de garantía.

Art. 6º Por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos, la empresa abonará una multa de cien pesos moneda nacional, que deberá depositar mensualmente en el Banco de la nación, á la orden del Ministerio de obras públicas.—Si la empresa llegase á adeudar más de dos meses de multa, la concesión quedará caduca en su parte no construída.

Art. 7º. Declárase de utilidad pública los terrenos necesarios para las vías, estaciones, talleres, galpones de carga, casas de camineros, calles de acceso y de circunvalación de las estaciones y demás obras autorizadas por la presente ley, de acuerdo con los planos que apruebe el Poder ejecutivo, quedando el concesionario autorizado para gestionar su expropiación con arreglo á la ley general de la materia.

Art. 8º. Las tarifas de pasajeros y de carga serán fijadas por el Poder ejecutivo cuando el producto bruto de la linea exceda del catorce por ciento del capital reconocido por el Poder ejecutivo. A este efecto el capital será fijado por el Poder ejcutivo al abrirse la línea al servicio público, conforme con su costo efectivo, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo.

Art. 9º. En los transportes de personal ó materiales que viajen ó se conduzcan por cuenta del gobierno, se hará la rebaja del cincuenta por ciento en las tarifas ordinarias, así como también en el uso de las líneas telegráficas y telefónicas.

Art. 10. La empresa estará obligada gratuitamente:

a) A transportar en departamentos especiales las valijas de la correspondencia y los empleados que la conduzcan.
b) A permitir la construcción de líneas telegráficas del estado á lo largo de la vía en su terreno.

Art. 11. En cualquier tiempo el Poder ejecutivo podrá ordenar á la empresa transforme en movibles, sin indemnización alguna, los puentes sobre los ríos y canales que sean declarados navegables.

Art. 12. Los estudios definitivos y los trabajos de construcción serán inspeccionados por el ministerio de obras públicas, siendo de cuenta de la empresa concesionaria los gastos que ocasione la inspección.

Art. 13. Tanto la construcción como la explotación de esta línea, estará sujeta á la ley general de ferrocarriles y á los reglamentos de policía é inspección dictados ó que se dictaren.

El domicilio legal de la empresa será la Capital de la república.

Art. 14. La nación se reserva el derecho de expropiar las obras en cualquier tiempo por su valor fijado por árbitros más un veinte por ciento.

Art. 15. Esta concesión no podrá ser transferida á otra empresa nueva ni existente en el país, ni tampoco ser refundida la administración del ferrocarril con otra empresa, ni arrendada, sin previa autorización del Poder ejecutivo.

Art. 16. La empresa podrá construir pequeños ramales no mayores de cinco kilómetros, para ligar establecimientos industriales ó rurales, previa aprobación de sus planos por el Poder ejecutivo.

Art. 17. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones de la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 12 de junio de 1907.

JUAN ORTIZ DE ROZAS.
Alejandro Sorondo.
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

El solicitante de esta línea es un industrial del Chaco, donde tiene establecido un obraje para la explotación de la madera. Solicitó de la honorable cámara, hace más de un año, la concesión para construir un ramal de veinticinco

kilómetros, con el objeto de llegar á la estación más próxima, que es la estación La Sábana, de los ferrocarriles de la provincia de Santa Fe.

La honorable cámara aprobó el proyecto, que figura en la orden del día. Al ir en revisión al honorable Senado, éste le ha introducido las modificaciones consiguientes á la vigencia de la ley 5315, reglamentaria de las concesiones de ferrocarriles.

Por lo demás, el proyecto vino con las mismas disposiciones sustanciales con que fué de la honorable cámara.

Se trata de una línea relativamente pequeña, de veinticinco kilómetros, en una región en que todo el mundo conoce la imposibilidad de transportar fácilmente los productos de la explotación de la madera, por la falta de caminos, dada la dificultad de los desagües en esa zona del territorio del Chaco.

Cree la comisión que puede sancionarse este proyecto tal cual viene del honorable Senado.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

Sr. Presidente—Queda definitivamente sancionado.

21

FERROCARRIL DEL OESTE

CONSTRUCCIÓN DE UN RAMAL

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado, autorizando á la empresa del ferrocarril oeste de Buenos Aires á levantar la vía entre las estaciones Chivilcoy y el kilómetro 166, y á construir un desvío, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja en su reemplazo la sanción del siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase á la empresa del ferrocarril del oeste de Buenos Aires para levantar la parte de vía existente entre la estación Chivilcoy y el kilómetro 166, y para construir un desvío que, arrancando del kilómetro 151, corra por la zona de chacras del municipio del mismo nombre, salvando la planta urbana y zona de quintas y se una á la vía troncal en el kilómetro 166.

Art. 2.° Dentro de los seis meses de la promulgación de la presente ley, deberán presentarse á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios y planos definitivos, y la obra deberá quedar terminada á los veinticuatro meses de la aprobación de éstos.

La empresa incurrirá en una multa de $ 1.000 m/n. si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 3° Esta concesión se sujetará en un un todo á la ley número 5315 reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 4° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el art. 4° de la ley 5315, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 5° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, junio 26 de 1908.

Emilio Mitre—M. Carlés—J. Barraquero—Marcial R. Candioti—M. Van Gelderen.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Este es un asunto de escasa importancia, aunque tenga mucha para la empresa que solicita la sanción de este proyecto de ley, y sobre todo para Chivilcoy.

Aquella localidad floreciente está cruzada en la calle que lleva el nombre de Pueyrredón por la línea del ferrocarril del Oeste, en una extensión de 2 500 metros. El paso del ferrocarril por la parte poblada de la ciudad y las obras que constituyen la vía son un doble inconveniente para el progreso del municipio. El ensanche de la población se encuentra detenido por la vía como por una muralla china, y todos los intereses radicados en Chivilcoy coinciden en la necesidad de que sea levantada.

La compañía del ferrocarril del Oeste, atendiendo estas justas exigencias, se presenta á la cámara solicitando permiso para levantar la vía en el punto conveniente, construir un desvío, é ir á tomar de nuevo la línea principal fuera

del egido de Chivilcoy. La comisión se ha expedido favorablemente.

A esto se reduce su despacho, y creo que la cámara debe prestarle su sanción.

Sr. Presidente—Se va á votar.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

Sr. Secretario Ovando—Se me hace notar que el último artículo debe estar en consonacia con el otro anterior

Sr. Carlés—Sí, señor.

Sr. Presidente—Queda aprobado en esa forma, entonces.

—Asentimiento.

22

PUENTE CARRETERO

EN EL RÍO SALADO

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados, declarando incluídas entre las obras autorizadas por la ley 4801, la construcción de un puente carretero en el río Salado, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, julio 1° de 1908.

Emilio Mitre.—M. Van Gelderen.—Marcial R. Candioti.—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Declárase incluída entre las obras autorizadas por la ley número 4801 la construcción del puente carretero, sus terraplenes y obras complementarias de acceso sobre el río Salado en el camino de Santa Fe á Santo Tomé.

Art. 2° Amplíase con ese objeto en la suma de un millón trescientos mil pesos moneda nacional el crédito de la mencionada ley, debiendo repartirse proporcionalmente esa suma en los ejercicios correspondientes del presupuesto.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Marcial R. Candioti.—C. L. Pera.—Julián V. Pera.—G. García Vieyra.—Martín Hernández.—J. Terrosa.—Santiago Pinasco.—Mariano Orzábal.—C. Vocos Giménez.

Sr. Presidente—En discusión.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Cuando tuve el honor de fundar este proyecto, que presenté conjuntamente con mis distinguidos colegas por Santa Fe, expuse ante la honorable cámara las razones que había para llevar á cabo en la provincia mencionada, la construcción de esta obra, principalmente por los beneficios que aportaría á la región del oeste y del sud de la capital de la provincia, cuyo tráfico queda interrumpido cuatro y cinco meses en el año, debido á las crecientes de los ríos Paraná y Salado.

Por la ley 5091, el Congreso mandó practicar los estudios para esta obra, los cuales ya están terminados, habiéndose fijado el presupuesto respectivo en la suma de 1.300.000 pesos. Entonces, la comisión ha encontrado conveniente aconsejar la sanción del proyecto en la forma en que fué presentado. El artículo 1° declara incluída esta obra entre las autorizadas por la ley 4301, que especifica las localidades en que deben construirse puentes y caminos en las diversas provincias y territorios nacionales. De esta manera será fácil la ejecución de la obra, repartiéndose la suma que ella importe en los ejercicios de los presupuestos que sean necesarios.

Nada más.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el despacho de la comisión.

Sr. Ruiz Moreno—Pido la palabra.

Existe un despacho de la comisión de obras públicas casi idéntico á éste, y como es posible que los asuntos que se van á tratar en seguida absorban mucho tiempo la atención de la honorable cámara y siendo el asunto á que me

refiero muy sencillo, pediría que se tratara inmediatamente. Me refiero á un proyecto de puente en el Río Cuarto.

Sr. Presidente—¿Qué número tiene el despacho á que se refiere el señor diputado?

Sr. Ruiz Moreno—Podría informar la secretaría.

Sr. Secretario Ovando—¿Está impreso?

Sr. Ruiz Moreno—No sé.

Sr. secretario Ovando — Entonces, voy á tener que mandar por él á la secretaría.

Sr. Presidente—Mientras se busca el asunto, continuaremos con otro.

23

PUERTO

EN EL ARROYO PAREJA

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por el señor Abel J. Pagnard, sobre construcción de un puerto en Arroyo Pareja, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Concédese autorización al ingeniero Abel J. Pagnard para construir y explotar por el término de sesenta años á contar de la fecha de esta ley, un puerto comercial en la desembocadura del Arroyo Pareja, cerca del Puerto Belgrano, Bahía Blanca, y con la profundidad de treinta piés, en mareas bajas, de acuerdo con los planos generales ejecutados por el mismo y por orden del ministerio de obras públicas.

Art. 2º Las obras consistirán en dársenas, muelles hasta un perímetro de cinco mil metros, y depósitos dotados de pescantes para el embarque de mercaderías y frutos del país; correas transportadoras y elevadores de granos, vías férreas y demás obras que sean necesarias para el servicio del puerto. Se considera acojido al ingeniero Abel J. Pagnard á la ley número 3908 relativa á la construcción y explotación de elevadores de granos, formando éstos parte integrante del puerto.

Art. 3º La construcción del puerto se dividirá en cinco secciones. La primera sección consistirá en las obras iniciales y las demás necesarias á la habilitacsón completa del servicio para una extensión de mil metros de muelle de atraque para carga y descarga. Las demás secciones serán determinadas entre el Poder ejecutivo y el concesionario de acuerdo con las exigencias del movimiento del puerto, considerándose que el concesionario está obligado á construir otra sección de mil metros de muelle con sus servicios accesorios cuando ese movimiento haya llegado á quinientas mil toneladas por año y por sección, durante dos años consecutivos y así proporcionalmente para las demás secciones.

Art. 4º Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo que antecede fíjase el plazo de tres años como máximo, después de terminada la primera sección, para empezar las obras de la segunda sección de mil metros de muelles, que deberá quedar concluida á los treinta meses de comenzada. Para la ejecución de las secciones siguientes regirán los mismos plazos que podrán ser prorrogados por el Poder ejecutivo siempre que el movimiento del puerto no hubiera aumentado en los años anteriores. En caso de no realizarse cualquiera de las secciones en los plazos determinados, se considerará caduca la concesión para las secciones no ejecutadas.

Art. 5º El concesionario podrá hacer empalme de sus vías con los ferrocarriles existentes ó que se construyan en adelante y pasen por las proximidades del puerto, ó permitirá á éstos que los hagan, debiendo estar sujeto su funcionamiento á las leyes y reglamentos que le correspondan.

Art. 6.º En la primera sección que se termine se incluirá el edificio para las oficinas de subprefectura de puertos, aduana y resguardo, el cual deberá tener las comodidades necesarias para el buen funcionamiento de las oficinas á que se destina.

Art. 7.º Las obras que se construyan serán inspeccionadas por el ministerio de obras públicas, sin cuya aprobación no podrá librarse al servicio público, siendo de cuenta del concesionario los gastos que ocasione la inspección, no pudiendo exceder de quinientos pesos mensuales; en el contrato respectivo se establecerá la forma en que el concesionario deberá hacer el pago de estos gastos.

Art 8.º Dentro del plazo de seis meses de la promulgación de la presente ley, el concesionario deberá firmar el contrato respectivo y dentro de los seis meses de la fecha del contrato presentará al Poder ejecutivo para su aprobación los estudios, planos definitivos, cómputos métricos y análisis de precios unitarios, presupuestos y especificaciones para la construcción del puerto

Las obras deberán empezarse dentro de los seis meses de la fecha de la aprobación de los planos, presupuestos, etc., y dentro de los treinta meses de la fecha de comienzo de las obras deberán ser terminados los mil metros de muelle y accesorios de servicio de puerto correspondientes á la parte inicial de la primera sección.

Art. 9.º Al firmar el contrato el concesio-

nario depositará en el Banco de la Nación Argentina á la orden del ministerio de obras públicas, la cantidad de 200.000 pesos de curso legal en efectivo, ó su equivalente en títulos nacionales, en garantía del fiel cumplimiento de las obligaciones que le impone esta ley, suma que le será devuelta cuando el valor efectivo de las obras ejecutadas, de acuerdo con los planos aprobados, sin incluir en él el de los terrenos, ascienda á una cantidad igual á la suma depositada.

Art. 10. El concesionario cobrará los derechos propios de cada sección con arreglo á las tarifas que se establezcan de acuerdo con el Poder ejecutivo.

Art. 11. Los buques del gobierno nacional no pagarán derechos de entrada y salida y gozarán de una rebaja de 50 por ciento en las tarifas, cuando hagan uso de las instalaciones del puerto, para carga, descarga, almacenaje ó transporte de mercaderías. Tampoco pagarán derecho alguno los buques que por cuenta del gobierno nacional embarquen ó desembarquen tropas, artículos de guerra ó inmigrantes.

Art. 12. El concesionario queda facultado para emitir warrants de acuerdo con la ley respectiva, por los frutos y mercaderías almacenados en sus depósitos.

Art. 13. Declárase de utilidad pública las obras autorizadas por esta ley, pudiendo el concesionario expropiar por su cuenta los terrenos particulares y edificios que sean necesarios para el puerto, sus acomodos y líneas de empalme, de acuerdo con los planos aprobados por el Poder ejecutivo.

Art. 14. El concesionario podrá ocupar gratuitamente con las obras, todos los terrenos de playa que le sean necesarios; los de ribera podrá ocuparlos también, previa expropiación si fuesen particulares, pero con obligación de reemplazar la calle de 35 metros á que se refiere el Código civil en la situación y con el ancho no menor de 10 metros que indique el Poder ejecutivo al aprobar los planos definitivos, proveyéndola de un afirmado conveniente.

Art. 15. Todos los materiales á emplearse en la construcción y acomodos del puerto que se autoriza podrán ser introducidos libres de derechos de aduana, siendo bien entendido que no gozarán de esta franquicia aquellos materiales que fueran substituídos con eficacia, á juicio del Poder ejecutivo, con los similares del país. A ese efecto el concesionario ingeniero Abel J. Pagnard, presentará al Poder ejecutivo una planilla detallada de los materiales que hubiere de emplear del extranjero y del país, con el fin de que se establezca cuáles gozarán de liberación de derechos, quedando obligado á justificar en todo tiempo su empleo en la construcción del puerto y anexos.

Art. 16. El concesionario deberá mantener las obras construídas y sus accesorios, en perfecto estado de conservación durante los sesenta años de la concesión, á cuyo término pasarán á ser propiedad de la Nación, sin retribución alguna, los muelles, galpones, vías férreas y demás obras y materiales que sirvan para la explotación del puerto, así como los terrenos comprendidos en la zona de explotación del puerto, de acuerdo con los planos aprobados por el Poder ejecutivo, debiendo escriturarse á favor del Poder ejecutivo, al empezarse las obras. El Poder ejecutivo intervendrá en la conservación de las obras y en caso de falta se harán los trabajos por el Poder ejecutivo y por cuenta de la empresa.

Art. 17. La presente concesión estará sujeta á las cláusulas siguientes:

1) El concesionario estará obligado á mantener en el puerto y canal de acceso la profundidad necesaria para la entrada de buques de treinta pies de calado en toda época del año, debiendo ejecutar las obras de corrección que sean indispensables para obtener este resultado.

2) En los terrenos que el concesionario gane al mar, se reservará una extensión contigua á los muelles de 5.000 metros cuadrados para depósitos de carbón y materiales del Poder ejecutivo con destino al tren de dragado y demás embarcaciones de la nación.

3 El Poder ejecutivo tendrá el derecho de expropiar las obras en cualquier tiempo, por su valor según presupuesto aprobado, con más un 20 % de indemnización.

4) Si el concesionario no firmara el contrato, presentara los estudios y proyectos, empezare ó terminare las obras de las secciones dentro de los plazos establecidos en los artículos 8° y 7°, la concesión quedará caduca con pérdida del depósito de garantía si hubiere lugar, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificada á juicio del Poder ejecutivo.

5) Si la caducidad se declarase por no estar concluidas las obras dentro del plazo fijado, el Poder ejecutivo podrá tomar posesión de ellas abonando el valor que tuvieren según tasación, ya sea para terminarlas por su cuenta ó bien para que se lleven á cabo por empresas particulares de acuerdo con les términos de la concesión.

6) A los efectos de las relaciones del concesionario del puerto con el público y los ferrocarriles, por razón de tráfico común, aquel será considerado una compañía ferroviaria independiente de acuerdo con la ley número 5315.

Art. 18. La construcción de las obras y la administración del puerto estarán á cargo exclusivo del concesionario. El Poder ejecutivo podrá intervenir en la explotación del puerto á fin de comprobar la aplicación de tarifas y el buen servicio del mismo.

Art. 19. El ingeniero Abel J. Pagnard po-

drá transferir esta concesión previa autorización del Poder ejecutivo.

Art. 20. Las divergencias que se produzcan entre el Poder ejecutivo y el concesionario en la aplicación de esta ley, serán resueltas por árbitros nombrados uno por cada parte y el tercero en caso de disconformidad, por el presidente de la Suprema corte de justicia de la nación.

Art. 21. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dada en la Cámara de Diputados, en Buenos Aires, á 2 de septiembre de 1908.

E. Cantón.
A. M. Tallaferro,
Prosecretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

La honorable cámara, antes de ahora, ha tenido oportunidad de escuchar todo lo referente á política portuaria, que ha puntualizado, en cada ocasión, la comisión de obras públicas, lo que me economiza hacerlo en este informe, pudiendo así, con brevedad, entrar de lleno á ocuparme de la concesión solicitada por el señor ingeniero Abel Pagnard que ha sido despachada favorablemente.

Se trata de solucionar una de las grandes cuestiones que se han presentado á la consideración de los poderes públicos de la república, cual es la de llegar á tener puertos de aguas hondas, entendiéndose así los puertos que permiten la entrada á buques que requieran treinta pies de calado en mareas bajas y cuyas dimensiones alcanzan, á veces, hasta 250 de largo. Bahía Blanca que va á ser, á este respecto, una realidad; y Samborombon, que es una grata esperanza, realizan para la República Argentina este gran desideratum. No podía, indiscutiblemente como lo han de mostrado los informes que tengo á la vista y que pongo á disposición de los señores diputados, de los ingenieros Luigi, Lange, de Godeo y Link, haberse elegido un paraje más adecuado que el que eligiera el ingeniero Pagnard para ubicar el puerto de cuya construcción nos vamos á ocupar, esto es, en las inmediaciones de Bahia Blanca, en la desembocadura del arroyo Pareja.

Allí, sin necesidad de grandes obras, se ha encontrado el medio de llenar una necesidad reclamada por la arquitectura naval en sus grandes construcciones, porque tiene el calado necesario para los grandes buques, de moderna construcción. Esta necesidad sentida ha movido y determinado á la comisión de obras públicas para despachar este asunto al mismo tiempo que estaba ocupada de la ampliación del puerto de la Capital.

El tonelaje de carga con que Bahia Blanca se presenta en el desenvolvimiento comercial de la república, es de unas trescientas mil toneladas allá por el año de 1902, para llegar en breve espacio de tiempo á una cantidad no menor de dos millones, es decir, mas que sextuplicada su potencialidad como puerto comercial, siendo así que los existentes hasta ahora no ofrecen una superficie de muelles bastante para dar lugar al recibo de estas cargas, y así se explica la preferencia que se ha dado á esta concesión.

En cuanto á la zona que este puerto va á beneficiar, no se necesitan grandes esfuerzos para que nos demos cuenta de que es extensa; me bastará decir que beneficiará, como zona comercial, toda la parte sud de la provincia de Buenos Aires, el territorio del Río Negro, el del Neuquén y el de la Pampa.

Ahora, señor presidente, se viene, en nuestros días, á realizar el vaticinio del ingeniero Carlos Pellegrini, que el año 59 profetizaba las bondades de un puerto ubicado allí.

No he de terminar sin dar una nota simpática á la honorable cámara en este informe. Llamado al seno de la comisión el representante del ingeniero Pagnard para conversar con él sobre las necesidades que debiera llenar la concesión que solicitaba, no ha tenido ningún inconveniente, y recalco la palabra, más bien se ha adelantado á las manifestaciones, respecto á la construcción, en el puerto de Bahía Blanca, de un gran dique, que permitiera la entrada á él le los grandes buques, que representan la mayor expresión en las construcciones navales modernas y de que los señores diputados han tenido oportunidad de ocuparse hace muy poco tiempo.

Dejo así ligeramente fundado este asunto, si bien es verdad que con mi informe no alcanzo ni siquiera á poner de relieve la magnitud de la obra proyectada pues que ella importa una inversión de más de once millones de pesos oro; y quedo á la disposición de los

señores diputados, para dar las explicaciones y detalles á medida que fueren solicitados.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general el proyecto en discusión.

—Se aprueban sin observación los artículos 1º al 6º.

—En discusión el artículo 7º.

Sr. Méndez Casariego—Parece que hay un error de redacción en este artículo, pues dice: «las obras que se construyan por el ministerio de obras públicas», siendo así que el ministerio no va á construir obras de ninguna naturaleza, sino el concesionario.

Sr. Van Gelderen—Tiene razón el señor diputado; debe decir: «las obras que se construyan con intervención del ministerio de obras públicas».

Sr. Mitre—Faltan algunas palabras en el artículo; se ha suprimido: «serán inspeccionadas».

Sr. Van Gelderen—Eso es.

Sr. Presidente—¿Cómo queda entonces el artículo?

Sr. Van Gelderen—En esta forma: «las obras que se construyan serán inspeccionadas por el ministerio de obras públicas, etc».

Sr. Presidente—Se dará por aprobado el artículo con la corrección indicada.

—Se da por aprobado.

—Se dan también por aprobados los artículos 8 á 16.

—En discusión el artículo 17.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

En uno de los primeros incisos leídos se establece que el Poder ejecutivo tendrá en todo tiempo el derecho de expropiar en las condiciones que el inciso determina. Falta consignar una disposición que tuve oportunidad de proponer á la honorable cámara en un caso análogo, y que fué aceptada; es decir, la reducción del precio con arreglo al tiempo transcurrido de la concesión.

Es evidente que esta concesión tiene un valor mayor cuanto menor es el tiempo de que ha gozado el concesionario de los beneficios de la empresa; pero cuando se aproxima el término de la concesión, cuando, por razón de la disposición legal contenida en el artículo 16, ya sancionado, el empresario va á entregar gratuitamente al Estado todas las obras y los edificios que constituyen el puerto á hacer, es evidente que el valor disminuye hasta el punto de ser nulo.

Entonces, pues, corresponde, y me permito indicarlo así á la comisión de obras públicas, que el inciso á que he hecho referencia, y cuya numeración no recuerdo pero que la secretaría ha de tener presente, se agregue á esta ley: es decir, que se establezca que el precio será el de tasación más el 25 por ciento, rebajándose el importe total, proporcionalmente al tiempo transcurrido ya de la concesión.

Sr. Carlés (M.)—Si el señor diputado me permite, para facilitarle su pensamiento, le indicaré que en la página 17, en el artículo 16, inciso 1º de una concesión análoga al señor Carlos Calastremé, para construir un puerto en Posadas, se encuentra esa misma disposición. Si es así podría ahorrarse que el señor diputado tuviera que dictarlo á la secretaría y desde luego se podría consignar.

Sr. Ortiz de Rozas—¿Quiere tener el señor secretario la bondad de leerlo?

Sr. Carlés (M.)—Voy á tener el honor de reemplazar al señor secretario.

Dice el artículo 16, inciso 1º: «El Poder ejecutivo tendrá el derecho de expropiar las obras en cualquier tiempo por su valor según costo aprobado, con deducción de la parte proporcional á los años de servicio que tuvieren y al término de la concesión, con más un 20 por ciento de indemnización.»

Sr. Ortiz de Rozas—Es precisamente lo que deseo que se consigne en el proyecto en discusión.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

El inciso del proyecto en discusión, á que se refiere el señor diputado Ortiz de Rozas, es el tercero, en el que, por una omisión de la comisión de obras públicas, no se ha puesto la redacción que tiene el inciso 1º del artículo 16 de la concesión hecha al señor Juan Carlos Calastremé, para construir y explotar un puerto en la costa del río Paraná.

De manera que la comisión no tiene inconveniente en que en el inciso 3º de este artículo 17, se ponga la misma redacción que en el inciso 1º del artículo 16 de aquel otro proyecto, con lo cual

quedará perfectamente salvada la objeción hecha por el señor diputado.

Sr. Presidente—Aceptada por la comisión esta indicación, queda sancionado el artículo en la forma indicada.

—Queda aprobado el artículo 17, modificado el inciso 3° en esta forma:

El Poder ejecutivo tendrá el derecho de expropiar las obras en cualquier tiempo por su valor según costo aprobado, con deducción de la parte proporcional á los años de servicio que tuvieren y al término de la concesión, con más un 20 por ciento de indemnización.

—Se pone en discusión el artículo 18.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Me parece que se ha salteado un inciso el señor secretario.

Sr. Van Gelderen—El inciso 6° ha sido leído.

Sr. Secretario Ovando—He concluído el artículo 17.

Sr. Méndez Casariego—Tenía que pedir una aclaración á ese artículo. No sé si tendré tiempo.

Sr. Presidente—Ya está sancionado. Si el señor diputado desea pedir reconsideración...

Sr. Méndez Casariego—No sé si será caso de reconsideración...

—Se da por aprobado el artículo 18.

—El resto del proyecto pasa sin observación.

24

COMUNICACIÓN AL SENADO

Sr. Carlés (M.)—Siendo varios los aasuntos análogos sancionados, y á fin de facilitar la rápida tramitación, invito á la cámara para que autoricemos al señor presidente á comunicarlos inmediatamente al Senado.

—Asentimiento general.

Sr. Presidente—Así se hará.

25

FERROCARRILES

CENTRAL ARGENTINO Y BUENOS AIRES Y ROSARIO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la parte que le ha sido sometida del convenio entre el Poder ejecutivo y los representantes de las empresas de ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario sobre fusión de las mismas, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese autorización á la compañía del ferrocarril Central Argentino para construir, de acuerdo con la ley número 5315, las siguientes líneas y ramales:

a) Desde la estación Sastre hasta la de María Juana ó sus inmediaciones.

b) Desde las inmediaciones de la estación Las Rosas, en el ramal á Sastre, hasta la de Villa del Rosario.

c) De las inmediaciones de Cruz (Juárez Celman), una línea que atraviese más ó menos por las estaciones La Laguna de la línea del ferrocarril de Villa María á Rufino, y Dalmacio Vélez, del ferrocarril nacional Andino, y pasando con rumbo al noroeste, por las inmediaciones del Salto, San Agustín, Molinos y San José, llegue á la ciudad de Córdoba de acuerdo con lo dispuesto en la ley número 4335.

d) Desde un punto que partiendo de la línea anterior en las inmediaciones del Río Tercero, llegue á empalmar con el ferrocarril nacional Andino entre las estaciones Río Cuarto y Chucul.

e) Desde la estación Morteros hasta la de Hercilia ó sus inmediaciones.

Art. 2° La via será de trocha de 1 metro 676 milímetros.

Art. 3° Los planos de las líneas y ramales á que se refiere el artículo 1°, deberán presentarse á los seis meses de firmado el contrato. Las obras comenzarán dentro de los seis meses de aprobados los planos debiendo quedar terminadas á los tres años de iniciados.

La compañía incurrirá en una multa de pesos 40.000 si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4° El trazado de esta líneas deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 5° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, la compañía depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4° de la ley número 5815, la cantidad de pesos 25, por cada kilómetro de vía.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art 6° La compañía del ferrocarril Central Argentino levantará las vías que fueron del ferrocarril del Norte desde el origen de la rampa de acceso al viaducto, hasta la calle Callao, y las existentes en la faja de veintiun metros sesenta y cinco centímetros más ó menos de ancho formada desde la calle Callao hasta la terminación de la línea en la calle Maipú.

Art. 7.° Volverán al dominio de la nación los terrenos ocupados por las vías á que se refiere el artículo anterior y los de las estaciones Recoleta y Palermo, como así mismo pasarán al dominio de la nación los que la empresa, hubiera adquirido de particulares comprendidos en la zona indicada.

Art. 8.° La compañía del ferrocarril Central Argentino, quedará obligada:

a) Empalmará la doble vía que cruza el Parque 3 de Febrero con el viaducto del ferrocarril Buenos Aires y Rosario y construirá en forma de viaducto de mampostería el trecho de ese empalme comprendido entre el Arroyo Maldonado y el punto de empalme con el viaducto existente, pudiendo ensanchar todo el viaducto hasta darle capacidad para cuatro vías; todo de acuerdo con los planos que la compañía someterá á la aprobación del Poder ejecutivo dentro del término de seis meses de la promulgación de la presente ley, fijándose el plazo de dos años, contados desde la aprobación de los planos para la terminación de estas obras.

b) Establecerá cuatro vías desde la estación San Martín hasta el empalme á que se refiere el inciso anterior, y doble vía entre las estaciones Villa Ballester y Rosario, obras que deberán ser terminadas dentro del plazo de cinco años á contar desde la promulgación de esta ley.

c) Construirá en el sitio y con arreglo á los planos que dentro del término de seis meses deberá presentar á la aprobación del Poder ejecutivo, una estación terminal en Retiro para pasajeros, encomiendas, equipajes y carga, con todas las comodidades necesarias para el buen servicio de la red que explota, debiendo hacerse esta obra dentro del plazo de dos años, contados desde la aprobación de los planos.

d) Pondrá en comunicación, dentro del término y de acuerdo con el proyecto y planos que convengan con el Poder ejecutivo, la estación Retiro con Casa Amarilla, ó sus inmediaciones, por medio de vías á alto nivel, con paradas intermedias para pasajeros cerca de las calles Cangallo y Venezuela.

Esta línea se construirá por cuenta del gobierno, y su costo, incluso intereses de cuatro por ciento anual, será reembolsado á la empresa por el peaje que su explotación le produzca, de conformidad á los convenios de tránsito que se celebren de acuerdo con la ley general de ferrocarriles.

e) Construirá por su cuenta en terrenos fiscales, un desvío que ponga en comunicación la estación Retiro con el establecimiento de las obras de salubridad en Recoleta, de acuerdo con los planos que deberá someter á la aprobación del Poder ejecutivo. Esta obra deberá hacerse inmediatamente después de verificado el levantamiento de vías mencionado en el artículo 6°.

Art. 9.° En cambio de los terrenos indicados en el artículo 7.°, se concede á la compañía del ferrocarril Central Argentino el derecho de ocupar por todo el tiempo que dure el servicio á que se destinen los siguientes terrenos de propiedad fiscal:

a) Los situados entre la actual estación del ferrocarril Central Argentino, la provisoria del ferrocarril Buenos Aires y Rosario, la calle Maipú y la estación de cargas del ferrocarril Buenos Aires y Rosario.

b) Los terrenos necesarios para el empalme y ampliación del viaducto á alto nivel; y para ampliación y acomodo de las vías, podrá ocupar la zona de terreno situada en la cabecera norte (calle Callao) de la actual estación de cargas del ferrocarril Buenos Aires y Rosario y la calle Gallo, es decir, la faja situada en el establecimiento de las obras de salubridad y entre los terrenos municipales y los actuales terrenos del ferrocarril Buenos Aires y Rosario.

c) Los que á juicio del Poder ejecutivo fuesen necesarios para el establecimiento de las vías á alto nivel entre Retiro y Casa Amarilla, y los para el aumento de vías indicado en el artículo anterior.

d) Una extensión más ó menos equivalente á la faja que abandona desde la calle Callao hasta la de Maipú sobre terreno á ganarse al río, del modo, forma y oportunidad que se acuerde entre el Poder ejecutivo y la compañía.

Art. 10. La empresa podrá construir ramales no mayores de treinta kilómetros para

ligar establecimientos industriales y rurales, previa aprobación de los planos por el Poder ejecutivo.

Art. 11. Declárase de utilidad pública la ocupación de los terrenos de propiedad particular necesarios para las obras y prolongaciones especificadas en el artículo 8° y para el ensanche de las vías, estaciones, talleres y empalmes comprendidos dentro de la zona expresada en los incisos *a*, *b* y *c* del mismo artículo 8°, debiendo la empresa gestionar su expropiación de conformidad con la ley de la materia y con arreglo á los planos que apruebe el Poder ejecutivo.

Art. 12. El transporte de los materiales y artículos de propiedad de la nación destinados á la construcción de obras públicas nacionales y de las obras públicas provinciales, autorizadas por leyes del Congreso, será aforado en un 50 por ciento de las tarifas ordinarias. En iguales condiciones serán aforados los transportes militares, artículos de guerra, empleados nacionales, oficiales y soldados en comisión del gobierno, inmigrantes expedidos por la oficina central del ramo; igual franquicia gozarán los empleados provinciales de policía y los telegramas oficiales.

Art. 13. Las tarifas de la línea telegráfica para uso del público serán las mismas que las del telégrafo nacional. Los aparatos y materiales de la línea telegráfica deberán ser aprobados por el Poder ejecutivo.

Art. 14. La empresa estará obligada gratuitamente:

1° A transportar en departamentos especiales donde puedan clasificarse las cartas é impresos, las valijas de la correspondencia y los empleados que la conduzcan.

2° A permitir el empalme del telégrafo nacional con su línea.

Art. 15. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 13 de 1908.

M. Carlés.—M. Van Gelderen.—Emilio Mitre.—J. Barraquero.—Marcial R. Candioti.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Señor presidente: Me ha encargado la comisión de obras públicas que informe el proyecto de que se acaba de dar cuenta, que se refiere á la construcción de líneas y ramales del ferrocarril Central argentino y otras obras como la estación terminal en el Retiro y sus vías de acceso.

Este asunto, como se desprende del encabezamiento del despacho, estaba involucrado en el convenio celebrado entre el Poder ejecutivo y la empresa del ferrocarril Central argentino con fecha 11 de diciembre del año pasado. Pero posteriormente el Poder ejecutivo, con fecha 5 de junio del corriente año, ha remitido al Congreso otro mensaje por el cual se substituye el artículo primero de aquel convenio, que se refiere á la fusión de los ferrocarriles, por otro artículo referente á la construcción de estas obras, manteniendo vigente en todas sus otras partes el convenio celebrado con fecha 11 de diciembre.

Por intermedio de la presidencia llegó á la comisión de obras públicas una nota en la cual se le comunicaba que debía estudiar este asunto bajo la faz que le corresponde, es decir, de las obras públicas á construir; y es bajo esa faz que la comisión se ha expedido en el proyecto que está ahora en discusión.

El despacho comprende dos partes principales. La primera relativa á la autorización que se da á la empresa para construir varias líneas y ramales, cuyo conjunto suma alrededor 750 ó 760 kilómetros, todos ellos de acuerdo con las disposiciones vigentes y la ley reglamentaria 5315; y la segunda parte del despacho se refiere á la obligación impuesta á la empresa de este ferrocarril de levantar las vías que llegan actualmente á la antigua estación del Retiro y que pertenecieron al ferrocarril Central Norte, desde la rampa de acceso que sería necesario hacer para entrar por alto nivel, hasta la calle de Callao, y las que existen en la faja de veintiún metros, sesenta y cinco centímetros desde la misma calle hasta la de Maipú; con las obras complementarias consiguientes, que se detallan en los artículos respectivos, y finalmente, con la obligación de construir en los terrenos que están indicados en el artículo 8.° una estación terminal para pasajeros, cargas, encomiendas y equipajes.

Estas son las dos partes en general que abarca el despacho de la comisión.

La primera de ellas, es decir, la autorización para construir líneas y ramales, comprende en primer término un ramal desde la estación Sastre, terminal de uno de los ramales actuales del ferrocarril Central argentino, hasta la estación María Juana, en una extensión aproximada de quince á veinte kilómetros.

El segundo, desde las inmediaciones de la estación Las Rosas, que es del mismo ramal anterior, hasta la de Villa

del Rosario en la provincia de Córdoba, comprendiendo una extensión alrededor de doscientos diez kilómetros.

El tercero desde la estación Cruz, terminal de un ramal actual del ferrocarril, hasta la ciudad de Córdoba, pasando por las estaciones La Laguna, de la línea del ferrocarril de Villa María á Rufino y Dalmacio Vélez del ferrocarril nacional Andino, siguiendo con rumbo al noroeste por importantes poblaciones de la provincia de Córdoba, como son Salto, San Agustín, Molinos y San José, de acuerdo con la ley 4335, que autorizaba al Poder ejecutivo para hacer los estudios necesarios con el objeto de trazar una línea que partiendo de un punto del ferrocarril proyectado y estudiado ya de Déan Funes al Rosario pasara por estos pueblos. Con este ramal que aconseja la comisión vienen á llenarse los propósitos de dicha ley núm. 4335.

Otro ramal arranca desde un punto de la línea anterior en las inmediaciones del Río Tercero á empalmar con el ferrocarril nacional Andino entre las estaciones Río Cuarto y Chucul, llenando otro de los propósitos que se proponía aquella ley en su prolongación de la referida línea hacia el sur.

Y finalmente, un pequeño ramal desde la estación Morteros en la provincia de Santiago hasta la estación Hercilia, con una extensión aproximada de ochenta kilómetros.

Todas estas líneas y ramales, señor presidente, vendrán una vez construídos á seguir favoreciendo la explotación de aquellas regiones de las provincias de Córdoba y Santa Fe que no están aún bien servidas por líneas férreas. Estos dos últimos ramales, sobre todo, vendrán á facilitar á la industria harinera que hoy se encuentra sensiblemente abatida en sus condiciones de exportación, una fácil salida hacia las provincias del norte, que son consumidoras y no productoras de ese artículo; porque actualmente el recorrido que tiene que hacer esta mercadería es volver al Rosario ó á una estación próxima para remontarse otra vez hacia el norte, lo que se evitaría con la construcción de este ramal.

Los artículos 3º, 4º y 5º del despacho se refieren á estas mismas líneas y ramales imponiendo las disposiciones que habitualmente se establecen en esta clase de concesiones.

La segunda parte del despacho se refiere á la construcción de una estación terminal en Retiro y de las obras complementarias que será necesario ejecutar.

Según este despacho, la compañía del ferrocarril Central argentino tendrá la obligación de levantar, como he dicho antes, las vías del antiguo ferrocarril del Norte, desde donde tenga que empezar á subir á alto nivel para entrar á un viaducto, hasta la calle Callao, y desde allí hasta Maipú, también en las líneas que tiene establecidas, volviendo al dominio de la nación los terrenos que actualmente ocupan esas vías, como también los que están ocupados por las estaciones Recoleta y Palermo, y todos aquellos otros que la empresa hubiera expropiado á particulares y que ahora, no necesitándolos, se conviene que vengan también al dominio de la nación.

La empresa estará obligada también á efectuar otras obras complementarias de éstas, y que son igualmente muy necesarias, dado el tráfico ya considerable que hay sobre esta línea. De esa manera tendrá que construir un viaducto de mampostería desde el arroyo Maldonado hasta el viaducto actual del ferrocarril Buenos Aires y Rosario, cuyo viaducto para poder llenar las necesidades del tráfico, se la obliga á hacerlo de cuádruple vía, como tendrá que ser cuádruple la vía hasta San Martín, y doble desde villa Ballester hasta el Rosario.

La nación vendrá entonces á entrar al dominio de una superficie de tierra hoy muy valiosa, que ocupan las líneas que deben levantarse y las estaciones que deben desaparecer. Su superficie puede calcularse así: la que está indicada con tinta amarilla en el plano que acompaña el despacho de la comisión y que suma metros cuadrados 105.556.22: más la que han expropiado las empresas á particulares, en épocas anteriores, que suma 25.449.78; y más la que ya ha empezado á entregar el ferrocarril Buenos Aires y Rosario que está indicada con tinta sepia y suma 13.600 metros cuadrados.

En total, la nación entraría al dominio de 144.660 metros cuadrados, aproximadamente, á los cuales les daría el destino que fuera más conveniente, palpándose desde luego las ventajas de poder uniformar la estética de la ciudad en aquella parte y de poder unir el Parque tres de febrero, que actualmente está interrumpido por una vía férrea.

La empresa se obligará también, decía, á otras obras complementarias, como son la construcción, por su cuenta, de un ramal que, partiendo de la estación terminal del Retiro, vaya al establecimiento de las obras de salubridad, para poder servir permanente y seguramente esta importante repartición pública; y también, por cuenta del gobierno de la nación; y en las condiciones establecidas en el artículo respectivo, que es el octavo, una vía de comunicación á alto nivel entre Retiro y Casa amarilla, para facilitar el tráfico en esa parte de la ciudad.

En cambio de los terrenos que acabo de indicar, cuyo dominio volverá á ejercer la nación, se concedería á la compañía del Central argentino el derecho de ocupar por el término á que estuvieran destinados estos servicios, una superficie más ó menos equivalente.

Estos terrenos serían: primero, el situado entre la actual estación Retiro y la estación provisoria del ferrocarril Buenos Aires y Rosario, que tiene aproximadamente 68.896 metros cuadrados, y está indicado con tinta azul; segundo, los terrenos necesarios para el empalme y ampliación del viaducto á alto nivel, que como debe construirse de cuatro vías, tendrá necesariamente que ocupar una extensión mayor; tercero, los necesarios para la ampliación y acomodo de las vías en el terreno situado en la cabecera de la calle Callao, que está indicado con tinta verde en este plano y que suma una superficie aproximada de 29.396 metros cuadrados.

De suerte que, en conjunto, vuelven al dominio de la nación 146.660 metros cuadrados y la empresa va á ocupar por el tiempo que duren estas obras 150.993 metros cuadrados. Hay una diferencia en más, pero naturalmente las obras serán mucho más grandes y mucho más costosas.

Los demás artículos del despacho, desde el diez hasta el catorce, se refieren á las obligaciones y á las franquicias que debe tener la empresa concesionaria, de acuerdo con las prácticas que se establecen en casos análogos en las concesiones de ferrocarriles.

Dejo así fundado en general el despacho de la comisión de obras públicas, sin perjuicio de que en la discusión en particular dé con el mayor gusto á los señores diputados todas las demás explicaciones que sean necesarias.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Confieso que me ha tomado completamente de sorpresa la discusión de este asunto, porque no calculaba que procediéramos, aunque se tratase de ferrocarriles, con tanta rapidez.

En este concepto, no he traído, ni tengo á la mano ninguno de los antecedentes que necesitaría para ilustrar mi criterio, en primer lugar, y poder comunicar á la cámara mi impresión sobre el asunto.

De la exposición prolija y concienzuda que nos ha hecho el señor miembro informante, englobando *grosso modo*, las afirmaciones sostenidas, puedo sintetizar mi pensamiento en esta forma: se concede á la empresa del ferrocarril Central argentino el permiso de hacer varios ramales que no ha solicitado pero que constituirán—lo anticipo desde luego—un verdadero monopolio para mi provincia y la de Córdoba. Fuera de esto se aconseja indirectamente, y de un modo que me parece muy claro, la sanción de la fusión que ha tenido tantas resistencias en la prensa, en la opinión y entre los miembros de esta misma cámara. En cambio de tamaña regalía se le impone al gobierno gabelas que representan sendos y sendos millones de pesos, como la cesión y el usufructo perpétuo de todos los terrenos necesarios para la estación terminal, los depósitos y demás dependencias de la misma.

Se nos dice que en compensación el ferrocarril Central argentino devolverá á la nación lo que no ha sido jamás ni es de propiedad de las empresas, como son los terrenos ocupados por las vías del ferrocarril Central argentino, los del Retiro hasta Palermo, y cuyo simple uso—mientras corriera por ellos el ferrocarril—le fué permitido por el gobierno de la provincia de Buenos Aires á la empresa del antiguo ferrocarril del Norte, que fué después traspasado al ferrocarril Central argentino, bajo las mismas condiciones estipuladas originariamente con el gobierno provincial al contratar la concesión. En cambio, se le impone al gobierno nacional una obligación que jamás se indicó siquiera en el primitivo proyecto de fusión: en virtud de la misma, el gobierno tendrá que pagar el costo íntegro del viaducto á alto nivel proyectado desde el Retiro á Casa Amarilla, hasta con el *quantum* de los intereses fijados de antemano con toda precisión.

Estas ligeras consideraciones y la necesidad de demostrar lo que digo con otros antecedentes del caso, creo que bastarán para evidenciar la conveniencia ineludible de que este asunto sea considerado en una sesión especial: no es de aquéllos que pueden ser tratados como uno de los tantos que han sido despachados al por mayor últimamente.

No es el caso de un empresario que viene á solicitar la construcción de una línea férrea, en las condiciones generales de la ley. En este proyecto no se propone la construcción de una línea; se proyecta la construcción de varios ramales bajo la condición de que se deroguen numerosos artículos de la ley 5315, eximiendo al concesionario de las obligaciones impuestas á todos los demás, haciéndosele concesiones que en mi opinión no se justifican con la simple exposición que acabamos de escuchar.

En virtud de estas consideraciones expuestas así, de primera intención y deshilvanadas por lo mismo, pero expresadas con la firme convicción de la verdad, pido al señor miembro informante de la comisión que acepte la designación de un día especial de esta semana ó de la próxima para tratar exclusivamente de este asunto.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Está en discusión la moción.

Sr. Ruiz Moreno—Pido la palabra.

Estoy de acuerdo con la moción que acaba de hacer el señor diputado por SantaFe, y voy á pedirle la complemente en esta forma:

Este asunto está íntimamente ligado con el relativo al arrendamiento ó venta del ferrocarril Andino, porque entre los ramales que se proyecta construir, existe uno que irá desde la ciudad de Córdoba hasta el Río Cuarto, asunto que no debe resolverse sin saber previamente cuál ha de ser la política ferroviaria que ha de informar estos asuntos en general. Si se acuerda la venta ó el arrendamiento, no habrá inconveniente en que se concedan estos ramales, porque serán complementarios de la red principal; pero si se resuelve no aceptar ninguno de estos temperamentos y más bien el que hoy subsiste, ó sea la explotación directa por el Estado, entonces puede haber inconveniente en acordar esos ramales, que deberán vincularse con un ferrocarril nacional.

Por lo que á mí respecta, tengo hecha ya mi composición de lugar en este trascendental asunto, y en su oportunidad tendré la satisfacción de expresar mis ideas sobre él.

Como digo, me parece que antes de resolverse el asunto, en principio debe resolverse la cuestión relativa á la venta ó arrendamiento del Andino, porque de la solución que se le dé á esta cuestión, tiene que depender necesariamente la que se ha de dar á la relativa á estos ramales.

Es por estas razones, que apoyo al señor diputado por Santa Fe, autor de la moción á que me refiero, pidiéndole que la complete en esta forma: que se dé preferencia, en la sesión especial á que se ha referido, á la consideración del asunto relativo al arrendamiento ó venta del ferrocarril Andino.

Sr. Pera (C. L.)—No tengo inconveniente en aceptar la indicación del señor diputado, porque mi objeto es puramente poder preparar los antecedentes de la cuestión.

Sr. Presidente—¿Qué día indica el señor diputado para tratar el asunto?

Sr. Pera (C. L.)—El miércoles de la próxima semana.

Sr. Presidente—Está en discusión la moción del señor diputado por Santa Fe, para postergar el debate del asunto en discusión, hasta el miércoles de la semana entrante.

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

Desearía saber si el señor miembro informante de la comisión, encuentra algun inconveniente en fijar el día miércoles de la próxima semana, para continuar con la consideración de este asunto; ó si cree que es de urgencia discutirlo hoy mismo.

Porque, aunque yo no quiero, con mis palabras, significar cuál será mi actitud cuando se discuta el asunto, es evidente, por las observaciones que se han hecho, que este negocio reviste una excepcional importancia. La cámara no puede votar este despacho, con la misma tranquilidad con que lo ha hecho respecto de los otros asuntos de obras públicas.

Desde luego, ya se han indicado dos gravísimas cuestiones: que este asunto está vinculado con la fusión de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central argentino; y que está también vinculada, con la venta ó arrendamien-

lo del ferrocarril nacional Andino. De todas maneras. se ve que tanto la fusión como el arrendamiento ó venta del Andino, son cuestiones previas, y la actitud de la honorable cámara tendrá que ponerse en consonancia con la resolución que tome respecto de estas cuestiones que, como he dicho, son completamente previas, de tal modo que, según la solución que recayera en el arrendamiento ó venta del Andino ó en la fusión de los ferrocarriles, este despacho debería ser aceptado ó rechazado.

Me parece, pues, que entrando desde luego á ocuparnos, antes, de esta concesión de ramales al Central argentino, sin resolver previamente la cuestión del arrendamiento ó venta del Andino y la de la fusión, no habremos hecho más que ocuparnos de cuestiones de detalle que son secundarias.

Por esta razón, apoyo la moción que se ha hecho, para que se discuta especialmente este asunto, en la sesión del miércoles próximo, y desearía saber del señor miembro informante de la comisión, si encuentra algún inconveniente para este aplazamiento.

Sr. Candioti—Absolutamente ninguno. La cámara había resuelto tratar los asuntos de obras públicas en el orden en que habían sido despachados.

Este asunto ha sido despachado el 18 de julio; de manera que en el orden en que han sido presentados los asuntos á tratarse, la comisión estaba preparada y el miembro informante también; pero en vista de las manifestaciones de los señores diputados por Santa Fe y por Córdoba, por mi parte no tengo inconveniente en que se demore su consideración hasta la sesión que la cámara fije.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Yo, por mi parte, tampoco tengo ningún inconveniente en que este asunto se aplace para la fecha en que se indique, sobre todo cuando el objeto del aplazamiento es dar á los señores diputados que quieran tomar parte en su discusión el tiempo necesario para obtener los informes de que en este momento no disponen; pero no deseo votar este aplazamiento en silencio, porque parecería que aceptara las razones que se han aducido para fundarlo.

No creo, señor presidente, que este proyecto tenga una vinculación tan estrecha con la venta ó arrendamiento del ferrocarril Andino, como se ha dicho, No tiene tampoco ninguna relación con el proyecto de fusión de los ferrocarriles Central argentino y Buenos Aires y Rosario, porque si la tuviera, el proyecto la consignaría; se trata simplemente de la concesión de líneas férreas en la provincia de Santa Fe, siguiendo casi los mismos trazados de otras concesiones que han sido ya votadas por la cámara, ó penden de su consideración.

La comisión ha aconsejado á la honorable cámara que preste su sanción á los despachos en que se conceden líneas por esos trayectos inmediatos, á distintos concesionarios.

El despacho de la comisión responde al sencillísimo propósito de propender á que la provincia de Santa Fe se cubra de ferrocarriles lo más pronto posible, creyendo que si el concesionario es una de las empresas ya existentes, como la del Central argentino, las probabilidades de que estas líneas se ejecuten son mayores que si el despacho recayera sobre la solicitud de un particular.

Hoy mismo, la comisión ha despachado una concesión al señor D. José Ignacio Llobet de un ramal de Villa María á Santa Fe y otro del Rosario á Concepción del Tío; son dos grandes líneas que cruzan la provincia de Santa Fe de norte á sud y de este á oeste, diremos así.

Hay también un despacho otorgando una concesión á los señores Villamayor y compañía que sigue más ó menos el trayecto de uno de los ramales comprendidos en el presente proyecto. Está igualmente á la orden del día un proyecto de concesión á la Compañía francesa de Santa Fe de una línea que saliendo del Rosario cruza el ferrocarril de Villa María á San Francisco y se prolonga hasta la ciudad de Córdoba.

Hace pocos días, se ha despachado un proyecto de concesión á los señores Virgilio Vangioni y compañía siguiendo en gran parte el mismo trayecto de la línea de Dean Funes al Rosario que fué proyectada por el Poder ejecutivo, sancionada por las honorables cámaras del Congreso y no ejecutada hasta hoy después de haber transcurrido cuatro ó cinco años.

En resúmen, estas líneas consignadas en el proyecto que se ha despachado, no tienen nada de particular ni difieren en absoluto, como proyectos de concesiones, de los proyectos análogos que la comisión de obras públicas viene despachando diariamente.

Aplazar indefinidamente la consideración de este proyecto sería aplazar una obra de adelanto.

Aparte de las líneas en la provincia de Santa Fe, hay otros detalles en el proyecto dignos del mayor interés. Uno de ellos, sobre el cual llamo la atención, es la construcción de la estación terminal del Central argentino en la Capital de la república. Sancionado este proyecto en las sesiones del presente año, esa construcción podrá hacerse y estar terminada para 1910, para la época del centenario, y entonces todos los habitantes del interior de la república, que vinieran á la capital por las líneas principales de unión, tendrían una estación terminal de que hoy carecen, teniendo las compañías respectivas que servirse de las míseras instalaciones del Retiro.

Yo no sé cuál será la opinión del Poder ejecutivo en este asunto, aunque la presumo, puesto que el proyecto originario le pertenece.

Si se quiere aplazar por pocos días el asunto, con el objeto de dar tiempo á los señores diputados que no lo han estudiado, para que lo estudien, por mi parte, no hay ningún inconveniente.

Sr. Ministro de obras públicas—Voy á abundar en las consideraciones que ha presentado el señor diputado que deja la palabra respecto de la vinculación que se atribuye á este asunto con la fusión de los ferrocarriles y también con la venta ó arrendamiento del ferrocarril Andino.

Repito sus propias palabras: no tiene absolutamente nada que hacer este asunto con aquellos dos.

La cuestión de la fusión está á estudio de la comisión de legislación de la honorable cámara. Es una cuestión que ha pasado completamente de oportunidad, después de la vigencia de la ley 5315, que ha resuelto los dos puntos difíciles que impedían la sanción de la fusión, cuando fué presentada, ó la dificultaban por lo menos, y que son: las franquicias aduaneras, que el Central argentino había perdido y que venía á tenerlas indirectamente por medio de la fusión, y la intervención en las tarifas.

Estos dos puntos fundamentales han sido resueltos por la ley 5315, como digo. Las empresas del Central argentino y Buenos Aires y Rosario se han acogido á los beneficios de esta ley y tienen las franquicias aduaneras por cuarenta años, es decir, quince años más de los que pedían cuando presentaron la fusión.

Con respecto á la intervención en las tarifas, la ley 5315 la fija también para todas las empresas que se acojan á ella; y como estas empresas se han acogido, están por completo resueltos éstos dos puntos, que eran primordiales en el asunto.

Ahora no queda la cuestion de la fusión sino como una unificación de las leyes que rigen estas empresas que existen en virtud de veinticuatro leyes sancionadas por el Congreso; y lo que ahora desean tener, que es una cuestión de mera forma en mi concepto, es la unificacion de todas esas leyes de concesión; lo que tampoco es esencial, puesto que las modificaciones que habría que introducir en estas leyes de concesión estan establecidas todas en la ley 5315.

Con respecto á la enagenación del ferrocarril Andino, sea en la forma de arrendamiento propuesta por la comisión ó de venta propuesta por el Poder ejecutivo, estas líneas no tienen nada que hacer.

El Poder ejecutivo ha estudiado perfectamente el trazado de todas las líneas propuestas en este despacho. Ha llamado á su seno á los representantes de las otras empresas existentes, y de acuerdo con ellos, se ha trazado la dirección que deben tener todas estas líneas.

Se ha escuchado á los representantes del Central argentino, del Buenos Aires y Rosario y de los otros ferrocarriles, comprendidos los de trocha angosta y los de trocha ancha. Se ha distribuído la región en la forma más justa posible; y todos ellos han quedado satisfechos. Esto representa un estudio muy serio hecho por la dirección de vías de comunicación; no es una cuestión improvisada; ni se le ha concedido tampoco á las empresas solicitantes lo que han querido pedir, sino lo que ha sido posible concederles, después de este estudio detenido que se ha hecho.

No corresponde al Poder ejecutivo intervenir en esta cuestión interna de la cámara, á saber: si debe tratar hoy ó en la sesión del miércoles este despacho; pero sí debe hacer saber que este asunto reviste la mayor urgencia.

Los ramales, que se trata de conceder por este despacho, van á prestar servicios importantísimos y á fomentar el desarrollo de una región del país que ha carecido hasta ahora de medios

de comunicación, debido á la demora que ha sufrido su concesión, que había sido ya pedida anteriormente. Hace cinco ó seis años que está pendiente la concesión de estos ramales de la consideración del Congreso, que la ha dado ampliamente á las otras empresas de ferrocarril que han pedido extensiones de ramales y que han podido obtenerlas fácilmente, por no existir en esas concesiones intereses contradictorios.

Lo que hay también de urgente en este asunto, es lo que acaba de decir el señor diputado por la Capital: es la cuestión del acceso al puerto y á la ciudad de Buenos Aires, no sólo de las líneas del Central argentino y Buenos Aires y Rosario, sino también de las otras líneas que se encuentran afectadas.

El ministerio de obras públicas ha gestionado insistentemente de la empresa del Pacífico que proceda, cuanto antes, á levantar la vía á nivel que atraviesa la Avenida Vertiz, donde todos los señores diputados conocen hasta qué punto está impedido el tráfico, y se ha encontrado con que es imposible á la empresa del Pacífico hacer correr sus trenes por el alto nivel, porque no tendría acceso á la estación del Retiro, de las empresas del Central argentino y de Buenos Aires y Rosario, que actualmente usa.

Mientras no sea resuelto este asunto de la estación terminal, no es posible que la empresa del Pacífico pueda usar el viaducto que tiene construido y estará siempre obstaculizando el tráfico, como lo hace ahora.

Por otra parte, la empresa se ha comprometido, si no á concluir completamente la estación para el centenario, á hacer, por lo menos, toda la parte visible; pero si la sanción de la ley se demora, no será posible concluir las obras en el tiempo que falta para el centenario.

Hay, pues, razones de urgencia para que el honorable Congreso se ocupe de este asunto, que, como digo, ha sido perfectamente estudiado; y entiendo que la comisión está preparada para contestar cualquier observación que se haga, así como el Poder ejecutivo lo está, también, por su parte.

Esto no obsta á que el Poder ejecutivo acepte la indicación de postergar la consideración de este asunto hasta la semana próxima. Esta es una cuestión de orden interno en la que no le corresponde intervenir al ministerio.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Aunque una moción de orden, como es esta de aplazamiento, no debe discutirse, yo voy á permitirme hacer una observación sobre lo siguiente. El aplazamiento solicitado para que tenga lugar la discusión dentro de seis ó de ocho días, no significa de ninguna manera desconocer el carácter de urgencia del asunto; pero creo que si el proyecto de fusión ha podido estar, años de años guardado en las carpetas de la comisión, sin haber sido tratado hasta la fecha, bien puede concederse á un diputado unos seis ú ocho días como los que se piden para poder votar conscientemente y con pleno conocimiento de causa.

Así es que recogiendo la deferente condescendencia del señor miembro informante de la comisión y del señor ministro, pido que se vote la moción de aplazamiento de este asunto hasta la sesión del miércoles próximo ó la inmediata subsiguiente.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Desearía hacer una pregunta al señor ministro.

El señor ministro ha declarado que las líneas que se conceden á los ferrocarriles fusionados, han sido tiradas sobre el mapa y que no perjudican á otras concesiones anteriores.

Yo desearía saber donde se encuentran los planos en que están marcadas las líneas concedidas y las que se proyecta conceder.

Sr. Ministro de obras públicas En el ministerio.

Sr. Crouzeilles—¿En el ministerio?

Sr. Ministro de obras públicas Sí, señor. Si el señor diputado quiere examinarlos, puede pasar por el ministerio donde están á su disposición.

Sr. Crouzeilles—Sí, señor. Agradezco el ofrecimiento del señor ministro.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado por Santa Fe aplazando la consideración de este asunto hasta la sesión del miércoles próximo ó la subsiguiente.

Sr. Vocos Giménez—Si me permite el señor presidente.

El señor diputado por Córdoba había indicado que era previa la consideración del proyecto de la comisión de obras públicas, sobre arrendamiento ó venta del Andino; y creo que el señor diputado por Santa Fe había aceptado la indicación. De manera que la moción

de aplazamiento debe votarse en el concepto de que se tratará previamente el proyecto del Andino.

Sr. Roca—Se puede votar por partes.

Sr. Presidente — Así será más claro.

Se va á votar si se aplaza la consideración de este asunto hasta la sesión del miércoles próximo ó la subsiguiente.

—Se vota, y resulta afirmativa.

Sr. Presidente— Se va á votar, ahora, la proposición del señor diputado por Córdoba, para que en la misma sesión se trate, previamente, el asunto relativo al arrendamiento ó venta del ferrocarril Andino.

Sr. Carlés (M.)—Hago notar á la presidencia que esa moción es de reconsideración de la que hizo el señor ministro.

Al principiar la sesión, el señor ministro hizo moción para que fuesen tratados estos asuntos á que se refiere el señor diputado por Córdoba, después de tratados todos los asuntos de obras públicas. Por consiguiente, es reconsideración, y á fin de facilitar la legalidad del voto es que hago la observación.

Sr. Presidente—Las mociones de orden se pueden repetir cuantas veces se quiera.

Sr. Carlés (M.)—Pero en la misma sesión se llama reconsideración. Perdone!

Sr. Presidente—Con todos los perdones del caso, la presidencia cree que pueden formularse las mociones de orden repetidas veces.

Sr. Carlés (M.)—Es por el número de votos que se requiere para la reconsideración.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado por Córdoba en la forma en que ha sido expresada.

—Se vota, y resulta negativa.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Pido á la honorable cámara que hagamos un acto de seriedad: que levantemos la sesión.

Sr. Carlés (M.)—Eso significa que no tratemos obras públicas, á no ser que se haga moción al respecto, en la próxima sesión.

Varios señores diputados—Podemos pasar á cuarto intermedio.

Sr. Olmedo—Pido á la honorable cámara que haga caso omiso de lo que he dicho.

26

PUERTO ÑANDUBAYZAL

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable senado, concediendo al señor Saturnino J. Unzué, una prórroga para la terminación de la primera sección del puerto en Ñandubayzal, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, julio 8 de 1908.

Emilio Mitre.—J. Barraquero.—M. Van Gelderen.—M. Carlés. — Marcial R. Candioti.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Concédese al señor Saturnino J. Unzué una prórroga hasta el 31 de diciembre de 1909, para la terminación de la primera sección del puerto de Ñandubayzal, concedido por las leyes números 4143 y 4864.

Art. 2° Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 25 de julio de 1908.

D. E. PALACIO.
B. Ocampo,
Secretario

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

A nombre de la comisión, voy á informar este asunto.

Se trata de acordar una prórroga para la terminación de la primera sec-

ción del puerto de Ñandubaizal que fué concedido por las leyes 4143 y 4864.

El señor Unzué se encuentra en estos momentos en Europa, y dificultades ajenas á su voluntad han hecho que necesite mayor tiempo del que había creído necesario para levantar los capitales destinados á la construcción de este puerto.

Estas son las razones por qué la comisión de obras públicas ha tomado en cuenta la sanción del senado, acordando despacharla en la forma en que la presenta á la consideración de la cámara.

—Después de un momento de espera para formar quorum, dice el

Sr. Presidente—Habiendo quedado la cámara sin quorum, se pasará á cuarto intermedio.

—Así se hace á las 6 y 45 p.m.

SEPTIEMBRE 4 DE 1908

37ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 20ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alviña, Allende, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, del Barco, Barraquero, Barraza, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carles (M.), Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Costa, Crespo, Day, Doyhenard, Escobar, Fernández, Ferrer, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Hernández (M.), Ibáñez, Iriondo, Lacasa, Luro, Martínez, Méndez Casariego, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Zabala, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Alvarez, Balestra, Breard, Campos, Castañeda Vega, Crouzeilles, Freyre, García (L.), Gigena, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (S. Z.), López (C.), López Mañán, Maza, Meyer Pellegrini, Revilla, Roca, Terrosa.—**Sin aviso:** Amaya, Bejarano, Cornejo, Drago, Fonrouge, Frías, Guido Lavalle, Mugica, Pera (C. L.), Rivas, Sosa Carreras, Varela, Vocos Giménez.

SUMARIO Nº 37

10

Diversas **peticiones particulares.**

11

Proyecto de ley, por el señor diputado José M. Vega, acordando **pensión** á las señoritas Rufina, Rosa, Emilia, Mercedes, Esther y Angélica Rebollo Paz.

12

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas concediendo una prórroga al señor Saturnino Unzué para la terminación de las obras del **puerto de Ñandubayzal.**

13

Proyecto de ley, por el señor diputado Juan A. Argerich, acordando diversas **jubilaciones y pensiones** concedidas el año anterior, que fueron vetadas por el Poder ejecutivo.

14

Moción para tratar con preferencia dos despachos de la comisión de peticiones acordando **jubilación** á los profesores José Hidalgo Martínez y Pablo Julio Rodríguez.

15

Moción aprobada para tratar en la sesión del viernes próximo todas las **solicitudes de jubilaciones y pensiones** que tengan despacho de comisión.

16

Aprobación del despacho de la comisión de peticiones acordando **jubilación** al señor José Hidalgo Martínez.

17

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones acordando **jubilación** al señor Pablo Julio Rodríguez.

18

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley presentado por el señor diputado Luis Lamas, mandando ejecutar diversas **obras hidráulicas en ríos y puertos** de la provincia de Santa Fe.

19

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al señor Santiago Buratovich á construir varias líneas de **ferrocarril de trocha angosta.**

20

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley presentado por el señor diputado A. Méndez Casariego, sobre habilitación del **puente nacional en el arroyo Antoñico.**

21

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á los señores Alvarez de Ottin y Cía. á construir un **ferrocarril de Villa Dolores á Serrezuela.**

22

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley del señor diputado Javier Castro, mandando practicar estudios de **obras de irrigación en Catamarca.**

23

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á la empresa del ferrocarril del Oeste de Buenos Aires á prolongar cien kilómetros la **línea de Banderaló á Bagual.**

24

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á contratar con empresas particulares el **ensanche del puerto de la Capital.**

25

Autorización á la presidencia para comunicar al Senado los **proyectos sancionados.**

26

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á los señores Jáuregui y Cía. á construir un **ferrocarril de Mar del Plata á Rufino.**

1

SESIÓN EN MINORÍA

—En Buenos Aires, á 4 de septiembre de 1908, á las 4 y 20 p. m., reunidos en el recinto los señores diputados en número insuficiente para formar quorum, dice el

Sr. Presidente—La presidencia rogaría á los señores diputados que tomaran alguna resolución para obligar, aunque sea moralmente, á los distinguidos colegas que permanecen en ante-

salas, á concurrir al recinto donde se encuentran esperando horas tras horas los señores diputados.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Señor presidente: hace tres años que la mitad de la cámara ha hecho abandono completo de sus deberes, con la tolerancia de la otra mitad, lo que realmente compromete el crédito y el decoro de este alto cuerpo.

El Congreso, que desempeña en el orden político la función más alta, necesita tener un prestigio correlativo; y naturalmente, este abandono importa una suma de actos de índole moral tan inferior que ni siquiera se pueden nombrar sin faltar al respeto á la honorable cámara; porque hasta es reglamentario llamarla honorable, sin embargo de que para ser honorable es necesario mantener los atributos necesarios de la honorabilidad, y no se pueden mantener cuando se cometen actos que son completamente contrarios á la honorabilidad, que tienen un significado de genuina é inequívoca inmoralidad. La cámara no es una entidad metafísica, distinta de las personas que la forman. Es muy feo, es realmente terrible tener que dar el nombre de los actos que forman la conducta de los que han hecho completo abandono de su banca. Nombrarlos es faltar al respeto que se debe á la cámara. No es posible nombrar los actos de tan fea conducta en lenguaje parlamentario, porque es necesario convenir que si la palabra que designa el acto es mala, es porque lo es el acto; la inmoralidad está en los actos; la palabra servil es una palabra terrible, pero ser servil es una cosa terrible; la palabra diputado indigno es terrible pero la cosa es más terrible. No es posible estar permitiendo esto que sucede aquí: que la mitad de los diputados hagan degenerar la alta misión del cuerpo legislativo en un simple ganapán.

Entonces, señor presidente, yo pido que el señor secretario lea los artículos del reglamento desde el 6 hasta el 14 inclusive, pues voy á hacer moción para que no se continúe violando flagrantemente el reglamento, con perjuicio del decoro del alto cuerpo á que pertenecemos. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

—El señor secretario lee:

Artículo 6º Los diputados están obligados á asistir á todas las sesiones desde el día en que fueren recibidos.

Art. 7º Ningún diputado podrá ausentarse de la Capital durante la época de las sesiones, sin permiso de la cámara. Esta decidirá en cada caso, por una votación especial, si la licencia concedida á un diputado debe ser con goce de dieta ó sin él.

Art. 8º No se concederá licencia con goce de dieta á ningún diputado que no se hubiese incorporado á la cámara en las sesiones del año en que aquélla se solicitare.

Art. 9º Las licencias se concederán siempre por tiempo determinado, transcurrido el cual se perderá el derecho á la dieta por el tiempo en que aquéllas fueren excedidas.

Art. 10 Los diputados que se ausentaren sin licencia perderán su derecho á la dieta correspondiente al tiempo que durase su ausencia, con inclusión en todo caso de la del mes en que se hubiesen ausentado.

Art. 11 Los permisos que la cámara acordase á algunos de sus miembros para desempeñar empleos ó comisiones del Poder ejecutivo, incompatibles con la asistencia á las sesiones, sólo podrán durar por el año legislativo en que fueren otorgados.

Art. 12 El diputado que se considerase accidentalmente impedido para asistir á la sesión, dará aviso por escrito al presidente; más, si la inasistencia debiese durar más de tres sesiones consecutivas, será necesario el permiso de la cámara.

Art. 13 Cuando algún diputado se hiciese notar por su inasistencia, el presidente lo hará presente á la cámara para que ésta tome la resolución que estime conveniente.

Art. 14 Toda vez que por falta de quorum no pudiese haber sesión, la secretaría hará publicar los nombres de los asistentes y de los inasistentes, expresando si la falta ha sido con aviso ó sin él.

Es obligación de los diputados que hubiesen concurrido, esperar media hora después de la designada para la sesión.

Sr. Piñero—He pedido la lectura de esos artículos del reglamento, en vista de la situación que ha creado á la cámara la inasistencia de los diputados ausentes, para que se cumplan desde hoy puntualmente esas prescripciones.

Quisiera saber cuáles son los diputados que tienen realmente licencia (porque tengo datos que he tomado personalmente, al respecto) y los que están sin licencia; pues si continúa este hecho deprimente para el decoro del cuerpo, voy á pedir la cesantía de esos señores diputados.

Pediría á la cámara que hiciera recaer una votación sobre el cumplimiento, que pido, de las prescripciones reglamentarias.

Sr. Presidente—¿El señor diputado pide, por otra parte, la lista de los se-

ñores diputados ausentes con licencia y sin ella?

Sr. Piñero—Sí, señor.

Sr. Presidente—La tendrá el señor diputado para la sesión próxima.

En cuanto á la indicación que formula respecto del cumplimiento de los artículos del reglamento que se han leído, habiendo asentimiento, la presidencia hará cuanto esté al alcance de su poder para que así se haga. *(Risas)*

En este momento hay número.... lo que demuestra que los principios de moral tienen su eficacia.

Continúa la sesión con sesenta y seis señores diputados.

2

ADUANA DE LA CAPITAL

CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIO

Buenos Aires, agosto 31 de 1908.

Al honorable congreso de la nación.

En concordancia con las razones de interés general que determinaron la sanción de la ley número 5065, el Poder ejecutivo ha venido dedicando atención preferente á la construcción del edificio para la aduana de la Capital, que dicha ley autorizó.

Los estudios realizados con el objeto de llevar á la práctica esa obra en condiciones tales que aseguren su mayor eficacia, le han demostrado la conveniencia de introducir algunas variantes en su proyecto primitivo y especialmente en lo que se refiere á la ubicación, estableciendo otra más adecuada y ventajosa que la actual para el cumplimiento de los servicios aduaneros.

La nueva ubicación proyectada llena esas condiciones; el terreno en el cual se levantará el edificio de la aduana, está situado en las esquinas de las calles Azopardo y Belgrano, muy próximo á los depósitos y su superficie es suficiente para el objeto á que ha sido destinado.

Dada la necesidad de las reformas precedentemente aludidas, el Poder ejecutivo encomendó á los señores Lanús y Hary, especialistas en construcciones del género de la que me ocupo, la revisión y preparación de los planos, pliegos de especificaciones etcétera, confeccionados por las oficinas técnicas del ministerio de obras públicas, y por decreto de 14 de julio último aprobó el proyecto que presentaron los arquitectos nombrados y cuyo presupuesto asciende á la suma de ($ 1.818.805.91 m/n) un millón ochocientos dieciocho mil trescientos cinco pesos con noventa y un centavos moneda nacional.

Las modificaciones introducidas al proyecto que sirvió de base al Poder ejecutivo para pedir á vuestra honorabilidad la sanción de la ley número 5065, que autorizó la inversión de ($ 800.000 m/n) ochocientos mil pesos moneda nacional, en las obras de que se trata, dan la razón de la diferencia entre los presupuestos respectivos.

Consisten las más importantes, en la agregación de un piso completo, la duplicación de la capacidad del sótano, la inclusión de las instalaciones sanitarias, gas, luz eléctrica, ascensores, calefacción y servicio de incendio. Todas ellas son ampliaciones del proyecto primitivo y consultan las exigencias del servicio aduanero, cada día mayores en razón del desarrollo progresivo de este último.

En tal virtud el Poder ejecutivo solicita de vuestra honorabilidad la ampliación de la suma cuya inversión autoriza la ley 5065 hasta la cantidad que importe el presupuesto aprobado por el Poder ejecutivo, á cuyo efecto se permite acompañar el correspondiente proyecto de ley.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Amplíase la autorización acordada al Poder ejecutivo por la ley número 5065 para la inversión de fondos en la construcción de un edificio para la aduana de la Capital, hasta la suma de ($ 1.818.805.91 m/n) un millón ochocientos diez y ocho mil trescientos cinco pesos con noventa y un centavos moneda nacional.

Art. 2º Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de obras públicas.*)

3

CONCURSO INTERNACIONAL DE TIRO

EN ZURICH

Buenos Aires, agosto 27 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

Para que representara á nuestra intendencia de guerra en el concurso internacional de tiro celebrado en la ciudad de Zurich se entregó por la referida repartición al señor presidente del tiro federal argentino la suma de veinte mil pesos ($ 20.000 m/n) moneda

nacional, con los que debía sufragar los gastos de la comisión designada al efecto.

Como la entrega se hizo con carácter de reintegro y no teniendo en el presupuesto del departamento de la guerra partida alguna con que atender el gasto referido y á fin de regularizar la contabilidad de aquélla, el Poder ejecutivo ocurre á vuestra honorabilidad pidiéndole quiera sancionar el adjunto proyecto de ley por el que se acuerda un crédito suplementario con el próposito enunciado.

Dios guarde á vuestra honorabilidad

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase al departamento de guerra un crédito suplementario de veinte mil pesos ($ 20.000 m/n) moneda nacional, para cubrir los gastos de la comisión que en representación de la intendencia de guerra concurrió al concurso internacional de tiro celebrado en la ciudad de Zurich.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de guerra*)

4

CRÉDITO SUPLEMENTARIO

JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA

Buenos Aires, agosto 27 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El ministerio de justicia é instrucción pública expone en la nota que original acompaño las razones que le obligan á requerir el refuerzo del inciso 7°, ítem 1, del presupuesto de ese departamento, en cuya virtud el Poder ejecutivo ocurre á vuestra honorabilidad pidiéndole quiera acordar el refuerzo solicitado sancionando el proyecto de ley adjunto.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública por la cantidad de ($ 24.000 m/n) veinticuatro mil pesos moneda nacional de curso legal, con destino á reforzar el inciso 7°, ítem 1 del presupuesto general vigente, del citado departamento.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

Buenos Aires, agosto 7 de 1908.

A su excelencia el señor Ministro de hacienda:

En presencia de las disposiciones del acuerdo de ministros de 10 de junio último, tengo el agrado de dirigirme á V. E pidiéndole quiera servirse recabar del honorable Congreso, si no tuviera inconveniente, el refuerzo de la partida del inciso 7°, ítem 1 del presupuesto vigente de este departamento, con la suma de pesos 24.000 moneda nacional.

El expresado ítem como lo indica su rubro obedece á la necesidad de atender al pago de los honorarios regulados por los tribunales nacionales, con cargo de ser satisfechos por el fisco y al de los sueldos de los funcionarios interinos designados para los mismos tribunales.

Ahora bien, esa partida que en el año 1905 era de 12.000 pesos anuales, fué elevada á 18.000 pesos en 1906 y á 24.000 pesos en 1907, cantidad que subsiste en el presente ejercicio, por cuanto la vigencia del presupuesto de ese último año impidió elevarla á 48.000 pesos como se propuso gestionarlo este ministerio, en razón de los déficits que ha presentado desde años atrás, dando lugar al envío al honorable Congreso de mensajes especiales requiriendo créditos suplementarios para cubrirlos.

El precedente enunciado y la necesidad de proceder al refuerzo del crédito en cuestión, se corroboran con las cifras siguientes que demuestran la importancia de los déficits anteriores y el que ya ofrece á esta altura del ejercicio, pues en 1906 ascendió á pesos 87.645, en 1907 á pesos 45.700 y actualmente se encuentran impagos, por falta de fondos, créditos por valor de 18.225 pesos moneda nacional.

Estas cifras pienso, señor ministro, llevarán fácilmente á su ánimo el convencimiento de la necesidad de obtener del honorable Congreso la ampliacion de la partida de mi referencia.

Renuevo á V. E. las seguridades de mi distinguida consideración

R. S. NAÓN.

(*A la comisión de presupuesto*)

5

PUENTE

EN EL RÍO LA PAZ (CÓRDOBA)

Buenos Aires, agosto 27 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

Las crecientes del río La Paz en la provincia de Córdoba interrumpen por tiempo indeterminado las comunicaciones entre La Paz, Ascochinga, La Pampa, San Jorge, Santa Catalina hasta Jesús María, con notable perjuicio del comercio é industrias de las localidades referidas.

Para subsanar los inconvenientes apuntados el Poder ejecutivo dispuso se efectuaran los estudios y el proyecto respectivo para la construcción de un puente sobre aquel río en el paraje denominado «Dos Ríos» dado que es esa la ubicación que responde mayormente al lleno de la necesidad sentida.

Como la ley número 4301, que autoriza la construcción de puentes y caminos en el territorio de la república no incluye en la designación de aquéllas el puente de la referencia, el Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad pidiéndole quiera ampliar en (30.000) treinta mil pesos moneda nacional las sumas autorizadas por la ley, con el propósito enunciado, sancionando el proyecto adjunto.

En el expediente que original se acompaña hallará vuestra honorabilidad todos los antecedentes del asunto.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Amplíase en (30.000) treinta mil pesos moneda nacional las sumas consignadas en la ley número 4301, para atender los gastos que demande la construcción de un puente sobre el río «La Paz» (Córdoba) en el paraje denominado «Dos Ríos».

Art. 2º Comuníquese, etc

IRIONDO.

(A la comisión de obras públicas).

6

CÁRCEL DE ENCAUSADOS

Buenos Aires, agosto 31 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El ministerio de justicia é instrucción pública manifiesta en la nota que se acompaña que la falta de local en el departamento central de policía y sus depósitos anexos para contener á todos los detenidos que no tienen cabida en la cárcel de encausados, ha obligado al Poder ejecutivo, bajo el apremio de las circunstancias, á habilitar uno de los pabellones de la penitenciaría nacional á fin de alojarlos, creándose con ello una situación anormal, por cuanto altera su verdadero destino y la unidad del régimen penitenciario.

Fundado en estas consideraciones y á fin de poder subsanar á la mayor brevedad los inconvenientes que ha creado la adopción de la medida enunciada, el Poder ejecutivo considera de urgente necesidad invertir hasta la suma de trescientos mil pesos moneda nacional de curso legal, en la prosecución del edificio de la cárcel de encausados de esta capital, y la edificación de un pabellón para menores en el terreno disponible del mismo establecimiento y casa habitación para el director, y levantar el respectivo muro de circunvalación.

En esta virtud, y considerando el Poder ejecutivo que habría conveniencia en que éste se reservara la facultad de proceder por administración á la realización de las obras, si así conviniera á su mejor y más económica ejecución, tiene el honor de remitir el adjunto proyecto de ley por el que se autoriza la inversión de la suma de trescientos mil pesos moneda nacional de curso legal, en la prosecución de las obras del edificio de la cárcel de encausados.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de trescientos mil pesos moneda nacional de curso legal en la prosecucion, administrativamente, del edificio de la cárcel de encausados de esta capital, en la edificación de un pabellón para menores en el terreno disponible del mismo establecimiento y casa-habitación para el director y levantar el respectivo muro de circunvalación.

Art. 2° El gasto que demanden las obras á ejecutarse será atendido de rentas generales, con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

Buenos Aires, agosto 26 de 1908.

A su excelencia el señor Ministro de hacienda de la nación, doctor Manuel de Iriondo:

Tengo el agrado de dirigirme á V. E. pidiéndole, en cumplimiento de lo dispuesto por acuerdo de ministros de 10 de junio último, quiera servirse recabar del honorable Congreso la autorización necesaria para invertir hasta la suma de trescientos mil pesos moneda nacional ($ 300.000 m/n) en la prosecución, administrativamente, del edificio de la cárcel de encausados de esta capital, en la edificación de un pabellón para menores en el terreno disponible del mismo establecimiento y casa habitación para el director y en levantar el respectivo muro de circunvalación.

La falta de local en el departamento central de policía y sus depósitos anexos para contener á todos los detenidos que no tienen cabida en la cárcel de encausados, ha obligado al Poder ejecutivo, bajo el apremio de las circunstancias, á habilitar uno de los pabellones de la penitenciaría nacional á fin de alojarlos, creándose con ello á este establecimiento una situación anormal, por cuanto altera su verdadero destino y la unidad del régimen penitenciario, único que debe imperar en él, fuera de que, por el número excesivo de reclusos, ha sido forzoso colocar tres en cada celda.

La adopción de esta medida, aun cuando lo fué con carácter provisional, no ha resuelto, sin embargo y á pesar del inconveniente que en sí misma comporta, la seria dificultad del alojamiento de los detenidos. La policía tiene actualmente más de seiscientos en locales de una capacidad calculada para doscientos cincuenta, lo que determina un hacinamiento de individuos que ofrece graves peligros para la higiene, la seguridad y el orden, que no escaparán al ilustrado criterio de V. E.

Este ministerio ha estudiado detenidamente los distintos medios de salvar las dificultades expuestas, y ha adquirido el convencimiento de que es indispensable disponer desde luego el ensanche de la cárcel en cuestión, según los planos de las respectivas reparticiones técnicas, de manera que la edificación de la cuarta y última sección del primer cuerpo de edificio y la de un pabellón aislado para los menores, que es necesario mantener separados de los adultos, permitiría trasladar á aquel establecimiento 500 detenidos de la penitenciaría y de la policía, sin perjuicio de proveer después, para desligar á esta última repartición de obligaciones ajenas á sus funciones propias, al ensanche futuro de aquella cárcel en el terreno contiguo destinado á tal objeto.

La realización de las obras á que esta nota se refiere, aparejará la necesidad de ensanchar las oficinas de la dirección y administración, á cuyo efecto se utilizará el departamento que actualmente habita el director de la cárcel, quien pasaría á ocupar el cuerpo especial que para sus habitaciones se propone construir este ministerio con los recursos que solicita.

Finalmente, este departamento desearía reservarse la facultad de proceder por administración á la realización de estas obras, si así conviniera á su mejor y más económica ejecución. Solicito, en consecuencia, de V. E. que en el respectivo proyecto de ley se incluya esa cláusula.

Por otra parte, y dada la positiva urgencia con que son reclamadas las obras de ensanche de que se trata, intereso especialmente la atención de V. E. en el sentido de un preferente despacho para este asunto.

Saludo á V. E. con mi consideración más distinguida.

R. S. NAÓN.

(*A la comisión de obras públicas*).

7

PAGO DE UNA PENSIÓN

Buenos Aires, agosto 31 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El Poder ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley por el que se abre un crédito suplementario al departamento de obras públicas por la cantidad de ($ 1.440 m/n) un mil cuatrocientos cuarenta pesos moneda nacional de curso legal, con destino al abono de la pensión que por los meses de abril á noviembre de 1906, corresponde á los hijos menores del ex ingeniero de ese departamento don Cristóbal Giagnoni.

En los antecedentes que obran en el expediente adjunto del ministerio de obras públicas hallará vuestra honorabilidad los motivos por los cuales no fueron abonados en su oportunidad los haberes de que se hace mérito.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

5

PUENTE

EN EL RÍO LA PAZ (CÓRDOBA)

Buenos Aires, agosto 27 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

Las crecientes del río La Paz en la provincia de Córdoba interrumpen por tiempo indeterminado las comunicaciones entre La Paz, Ascochinga, La Pampa, San Jorge, Santa Catalina hasta Jesús María, con notable perjuicio del comercio é industrias de las localidades referidas.

Para subsanar los inconvenientes apuntados el Poder ejecutivo dispuso se efectuaran los estudios y el proyecto respectivo para la construcción de un puente sobre aquel río en el paraje denominado «Dos Ríos» dado que es esa la ubicación que responde mayormente al lleno de la necesidad sentida.

Como la ley número 4301, que autoriza la construcción de puentes y caminos en el territorio de la república no incluye en la designación de aquéllas el puente de la referencia, el Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad pidiéndole quiera ampliar en (30.000) treinta mil pesos moneda nacional las sumas autorizadas por la ley, con el propósito enunciado, sancionando el proyecto adjunto.

En el expediente que original se acompaña hallará vuestra honorabilidad todos los antecedentes del asunto.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Amplíase en (30.000) treinta mil pesos moneda nacional las sumas consignadas en la ley número 4301, para atender los gastos que demande la construcción de un puente sobre el río «La Paz» (Córdoba) en el paraje denominado «Dos Ríos».

Art. 2º Comuníquese, etc

IRIONDO.

(A la comisión de obras públicas).

6

CÁRCEL DE ENCAUSADOS

Buenos Aires, agosto 31 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El ministerio de justicia é instrucción pública manifiesta en la nota que se acompaña que la falta de local en el departamento central de policía y sus depósitos anexos para contener á todos los detenidos que no tienen cabida en la cárcel de encausados, ha obligado al Poder ejecutivo, bajo el apremio de las circunstancias, á habilitar uno de los pabellones de la penitenciaría nacional á fin de alojarlos, creándose con ello una situación anormal, por cuanto altera su verdadero destino y la unidad del régimen penitenciario.

Fundado en estas consideraciones y á fin de poder subsanar á la mayor brevedad los inconvenientes que ha creado la adopción de la medida enunciada, el Poder ejecutivo considera de urgente necesidad invertir hasta la suma de trescientos mil pesos moneda nacional de curso legal, en la prosecución del edificio de la cárcel de encausados de esta capital, y la edificación de un pabellón para menores en el terreno disponible del mismo establecimiento y casa habitación para el director, y levantar el respectivo muro de circunvalación.

En esta virtud, y considerando el Poder ejecutivo que habría conveniencia en que éste se reservara la facultad de proceder por administración á la realización de las obras, si así conviniera á su mejor y más económica ejecución, tiene el honor de remitir el adjunto proyecto de ley por el que se autoriza la inversión de la suma de trescientos mil pesos moneda nacional de curso legal, en la prosecución de las obras del edificio de la cárcel de encausados.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de trescientos mil pesos moneda nacional de curso legal en la prosecucion, administrativamente, del edificio de la cárcel de encausados de esta capital, en la edificación de un pabellón para menores en el terreno disponible del mismo establecimiento y casa-habitación para el director y levantar el respectivo muro de circunvalación.

Art. 2° El gasto que demanden las obras á ejecutarse será atendido de rentas generales, con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

Buenos Aires, agosto 26 de 1908.

A su excelencia el señor Ministro de hacienda de la nación, doctor Manuel de Iriondo:

Tengo el agrado de dirigirme á V. E. pidiéndole, en cumplimiento de lo dispuesto por acuerdo de ministros de 10 de junio último, quiera servirse recabar del honorable Congreso la autorización necesaria para invertir hasta la suma de trescientos mil pesos moneda nacional ($ 300.000 m/n) en la prosecución, administrativamente, del edificio de la cárcel de encausados de esta capital, en la edificación de un pabellón para menores en el terreno disponible del mismo establecimiento y casa habitación para el director y en levantar el respectivo muro de circunvalación.

La falta de local en el departamento central de policía y sus depósitos anexos para contener á todos los detenidos que no tienen cabida en la cárcel de encausados, ha obligado al Poder ejecutivo, bajo el apremio de las circunstancias, á habilitar uno de los pabellones de la penitenciaría nacional á fin de alojarlos, creándose con ello á este establecimiento una situación anormal, por cuanto altera su verdadero destino y la unidad del régimen penitenciario, único que debe imperar en él, fuera de que, por el número excesivo de reclusos, ha sido forzoso colocar tres en cada celda.

La adopción de esta medida, aun cuando lo fué con carácter provisional, no ha resuelto, sin embargo y á pesar del inconveniente que en sí misma comporta, la seria dificultad del alojamiento de los detenidos. La policía tiene actualmente más de seiscientos en locales de una capacidad calculada para doscientos cincuenta, lo que determina un hacinamiento de individuos que ofrece graves peligros para la higiene, la seguridad y el orden, que no escaparán al ilustrado criterio de V. E.

Este ministerio ha estudiado detenidamente los distintos medios de salvar las dificultades expuestas, y ha adquirido el convencimiento de que es indispensable disponer desde luego el ensanche de la cárcel en cuestión, según los planos de las respectivas reparticiones técnicas, de manera que la edificación de la cuarta y última sección del primer cuerpo de edificio y la de un pabellón aislado para los menores, que es necesario mantener separados de los adultos, permitiría trasladar á aquel establecimiento 500 detenidos de la penitenciaría y de la policía, sin perjuicio de proveer después, para desligar á esta última repartición de obligaciones ajenas á sus funciones propias, al ensanche futuro de aquella cárcel en el terreno contiguo destinado á tal objeto.

La realización de las obras á que esta nota se refiere, aparejará la necesidad de ensanchar las oficinas de la dirección y administración, á cuyo efecto se utilizará el departamento que actualmente habita el director de la cárcel, quien pasaría á ocupar el cuerpo especial que para sus habitaciones se propone construir este ministerio con los recursos que solicita.

Finalmente, este departamento desearía reservarse la facultad de proceder por administración á la realización de estas obras, si así conviniera á su mejor y más económica ejecución. Solicito, en consecuencia, de V. E. que en el respectivo proyecto de ley se incluya esa cláusula.

Por otra parte, y dada la positiva urgencia con que son reclamadas las obras de ensanche de que se trata, intereso especialmente la atención de V. E. en el sentido de un preferente despacho para este asunto.

Saludo á V. E. con mi consideración más distinguida.

R. S. NAÓN.

(*A la comisión de obras públicas*).

7

PAGO DE UNA PENSIÓN

Buenos Aires, agosto 31 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El Poder ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley por el que se abre un crédito suplementario al departamento de obras públicas por la cantidad de ($ 1.440 m/n) un mil cuatrocientos cuarenta pesos moneda nacional de curso legal, con destino al abono de la pensión que por los meses de abril á noviembre de 1906, corresponde á los hijos menores del ex ingeniero de ese departamento don Cristóbal Giagnoni.

En los antecedentes que obran en el expediente adjunto del ministerio de obras públicas hallará vuestra honorabilidad los motivos por los cuales no fueron abonados en su oportunidad los haberes de que se hace mérito.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito suplementario al departamento de obras públicas por la cantidad de ($ 1 440 m/n) un mil cuatrocientos cuarenta pesos moneda nacional de curso legal, con destino al abono de la pensión que por los meses de abril á noviembre del año 1906 corresponde á los hijos menores del ex ingeniero de ese departamento don Cristóbal Giagnoni.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de presupuesto*).

8

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley autorizando á los señores Urdániz y Cía., á construir una línea férrea de Buenos Aires á puerto Belgrano. (*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley sobre fundación de una imprenta nacional.—(*A la comision de peticiones*).

SANCIONES DEFINITIVAS:

—Proyecto de ley acordando 10.000 pesos á la comisión de pro-monumento á don José M. Torres.—(*Al archivo*).

—Proyecto de ley acordando 400 000 pesos para la terminación del dique del Cadillal.—(*Al archivo*).

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á practicar estudios para la canalización de los ríos Desaguadero, Salado y Curacó.—(*Al archivo*).

—Proyecto de ley acordando 30.000 pesos á la asociación de señoras denominada «Guardia de honor».—(*Al arhivo*).

9

DESPACHO DE LAS COMISIONES

OBRAS PÚBLICAS:

—En el proyecto de ley de los señores diputados A. Carbó y L. Zavalla, sobre construcción de una línea telegráfica en la Pampa Central

—Y en la solicitud de los señores Manuel J. Llobet y J. Bouret sobre construcción de un ferrocarril de Santa Fe á Córdoba.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA:

—En el proyecto de ley de varios señores diputados, sobre inversión de 158.000 pesos en la construcción de edificios escolares en la provincia de Salta.

—Y en la solicitud del señor Manuel Villegas sobre subsidio para la publicación de las actas inéditas del Congreso general constituyente.

PETICIONES:

—En el proyecto de ley de varios señores diputados acordando las dietas que hubieran correspondido al ex diputado don Angel Machado, á la señora Joaquina M. de Machado y señoritas Isidora y Eloisa Machado.

—En el proyecto de ley del señor diputado P. Vivanco, sobre pensión á la señora Pastora F. de Sivilat.

—Y en las siguientes solicitudes de pensión: Ines Sliffer Anaya de Piris, María del Campo de Erhart, Cornelio Acosta, Petrona Basail, Petrona Gómez de Dávila, Rafaela Baldión de Villar, Palmira B. de Arca, Eloisa García, María Josefa y Emilia B. Mauriño.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

10

PETICIONES PARTICULARES

—El Consejo general de educación de la provincia de Buenos Aires; la Sociedad de maestros de La Plata, y vecinos de Ramallo y Chacabuco, solicitan la sanción del proyecto de ley del señor diputado José M. Vega, sobre edificación escolar.—(*A la comisión de instrucción pública*).

—Propietarios de herrerías de obra y anexos de la unión industrial argentina, solitan aumento de aforo al hierro trabajado.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Del Piano y Lucas, solicitan venia para demandar á la Nación.—(*A la comisión de negocios constitucionales*).

—La asociación «Fomento de la educación popular», solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La Escuela gratuita del corazón de Jesús, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad de beneficencia de Córdoba solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comunidad de monjas franciscanas, de Mendoza, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—El canónigo T. Van Dammen, del Paraná, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: Dolores Terán de Molas, Vicenta B. de Peralta Martínez, Dolores Zinny, Felisa A. de Lescano, Victoria

A. de Villegas, Dolores Garrido de Luque, Elena G de Calvo, Teresa de Gage y María H. de Malheé Mesplé.—(*A la comisión de peticiones*).

11

PENSIÓN

SEÑORITAS DE REBOLLO PAZ

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Acuérdase á cada una de las señoritas Rufina, Rosa, Amelia, Mercedes, Esther y Angélica Rebollo Paz, la pensión mensual de ciento cincuenta pesos moneda nacional, como nietas del brigadier general don José María Paz.

Art. 2º Mientras este gasto no se incluya en la ley general de presupuesto se abonará de rentas generales con imputación á la presente.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

José M. Vega.

Sr. Vega—Pido la palabra.

No he dejado, por cierto, de apercibirme de la resistencia latente que hay en la honorable cámara para conceder estas pensiones; pero, al mismo tiempo, estoy persuadido que al ejercitar la excepción en favor de las nietas del general Paz, se rinde, cuando menos, un homenaje de justicia.

Escritor y guerrero, la personalidad de Paz está por encima de las pequeñas críticas; y si fuera necesario, para autorizar la palabra del diputado que habla, la más imparcial de una eminencia argentina, me bastaría citar la persistencia con que el señor general Mitre, en todas las ocasiones que debió tratarse del general Paz, hizo de él mención altamente meritoria.

He de permitirme leer á la honorable cámara tres líneas simplemente, á propósito de una moción hecha en el honorable Senado de la nación por el general Mitre:

«El general Paz, no hay que decirlo, todo el mundo lo sabe, es, después de San Martín, el primer guerrero de la América del Sud, y después de Belgrano, el más noble carácter de nuestra milicia.

«Su hija, su única hija sobreviviente, ni pensión tiene del Estado.»

Bien, señor presidente; las únicas hijas de esa única hija á que se refiere el general Mitre, son aquéllas que van á ser beneficiadas por el proyecto que tengo el honor de someter á la consideración de la honorable cámara, y para el cual pido el apoyo de mis honorables colegas, á fin de que sea despachado oportunamente por la comisión respectiva.

—Apoyado, pasa á la comisión de peticiones.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Es de práctica que, tratándose de esta clase de asuntos, que favorecen á sucesores de guerreros de la independencia, se haga indicación de que la comisión los despache con preferencia.

Cumplo, pues, esta tradición, tan grata para mí y tan simpática.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción que acaba de formularse.

—Aprobada.

12

PUERTO DE ÑANDUBAYZAL

Sr. Presidente—Quedó para votarse el proyecto de ley, ya informado en general por la comisión de obras públicas, sobre puerto en Ñandubayzal.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Concédese al señor Saturnino J. Unzué una prórroga hasta el 31 de diciembre de 1909, para la terminación de la primera sección del puerto de Ñandubayzal, concedido por las leyes números 4113 y 4864

Art. 2.º Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 25 de julio de 1908.

D. E. PALACIO.
B. Ocampo,
Secretario.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota y aprueba en general y particular.

13

DIVERSAS

JUBILACIONES Y PENSIONES

Sr. Argerich—Pido la palabra.

En dos palabras voy á fundar un proyecto que pasaré en seguida á la secretaría.

No sé cuál será el destino del veto de las pensiones en la comisión respectiva.

Cuando se trató este asunto en la cámara, me permití llamar la atención sobre algunas pensiones y jubilaciones de la más estricta justicia que no pueden desaparecer de hecho por el simple mecanismo de un veto del Poder ejecutivo.

Ignoro, como he dicho, cuál será el resultado de este asunto, pero dado lo avanzado de las sesiones y sin excluir otras solicitudes igualmente justas, he querido redactar una lista que empieza con las nietas del general Sarmiento, reproduciendo las cantidades de las leyes anteriormente sancionadas por el Congreso, para que pueda la comisión de peticiones tenerla á la vista en caso de que se aceptase el veto, adquiriendo así la forma de proyecto de ley, que presento á la consideración de la cámara solicitando el apoyo de los señores diputados. (¡*Muy bien*).

—Apoyado.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase pensión por el término de ley á las siguientes personas:

	$ m/n
Nietas del general Domingo Faustino Sarmiento	400
Nietas de don Juan Agustín Maza.	400
Hijas solteras del doctor Saturnino M. de Laspiur	300
Hijas del ex diputado Desiderio Rosas	300
Viuda del ex diputado Angel Machado	400
Olga Cavi de Tarnassi é hijos menores	300
Leonor Díaz	150
Hijas del contador don D. Huergo	300
Martina Ojeda de Tornú, traspaso de la pensión de su señora madre Martina M. de Ojeda	
Pastora Zelada de Calderón	150
Isabel Velar de Baigorri	200
María Fernández	200
Rosa P. de Díaz	50
Juana y Elvira Sullivan	150
Rosario Sánchez de Sarmiento	250
Adelaida Blanco	150
Dorotea Alcorta de Sagarzazú	100
María B. de Ahumada	80
Enriqueta é Inés M. King	200
Rosa Bay	80
María A. Sch Terzy	150
Virginia de Defilippi	100
Dolores Gómez de Fay	150
Adela Funes de Salvadores	150
Vicenta R. de Blanco	100
Primitiva Molina de Salvá	400
Felisa Concha de Domínguez	200
Fortunata Torres de Canedo é hijas solteras	120
Juana Quiroga	50
Martina E. de Massi é hijos menores	250
Mercedes y Rosario Pizarro	100
Epifanía Toro de Molina	80
Eduardo Thames de Alderete	100
Margarita Martínez de Pereira	30
Leonor Suárez de Acevedo	150
Sara Alvarellos de Battaglini	200
Aurora Mitre de Monnet	150
Carlota B. de Moffat	100
Esteban Murga	30
Margarita A de Mariscal	100
Dolores Ascasubi	100
Magdalena O. de Medeiros é hijas solteras	300
Hijas de María B. de Cuenca (traspaso)	200
María E. del Mármol de Carranza é hijas solteras	400
Victoria Caminos de Achával Rodríguez	400
Pelegrina, Graciosa y Emilia Giriboni	300
Margarita U. de Ibarguren	400
Rosa L. de Marín	
Araminta Villegas Esquivel de Acosta	120
María J. Pardo de Acuña	400
Simona R de Dávila é hijas solteras	120
Dolores Zinny	100
Juana P de Renaudier	30
Albina García de Ryan	300
Isabel J A. Ryan	100
Irene V. de Castillo Fervor	150
Constancia R. González	50
Marta Rossi de Danuzio	200
Goya G. de Temperley é hijos menores	200
Pedro Medrano	100
María Castex de Gallino	200
Carlota F. de Ramallo	250
Ana, Justina y Apolinaria Gil Reynoso	80
María, Nelly, Augusto y Delia Liliedal	200
María G Rodríguez	180
Margarita L. de Iriberria	70

	$ m/n
José Palpoch	250
Amalia Portela de Montes de Oca	400
Bernardina T de Zavalla	15
Eulogia M. de Biedma	100
Irene G. de Vivanco	200
María Varela de Beccar	400
María del Carmen Luzuriaga	100
Manuela y María E. Pizzamiglio	100
Magdalena Pedemonte de Pagonapé é hijas	50
María Oreiro de del Nido	80
María Battaglini	80
Viuda del doctor Osvaldo Eguía	400
María Luisa del Carril	250
Amalia Schüster	150
Constancia Ordóñez	150
Victoria A. de Villegas	200
Honorata A. de Matienzo é hija soltera	150
Hijos menores del ex diputado Dalmiro Balaguer	100
Elvira C. de Migoya	80
Etelvina de la S. de Miñones	100
Lila Montero de Basso	60
Mariano Fernández	60
Dolores T. de Molas	100
Ormesinda P. de L. de Figueroa	150
Elena C. de Tolosa	100
Julia R. de Castro	800
Teresa Iturres Esquiú	100
Delfina Miranda de Frugoni	100
Dolores Zaldarriaga	50
Elena S. de Pina é hija soltera	300
Irene y María Luisa Maldonado	80
Hijos menores del ex subcomisario Francisco A. Bossano	60
Micaela P. de Cano	100
Hijas del ex comisario Benjamín Escalante	150
María G. de Gómez	100
Angela Riera de Hudson	100

Art. 2º La jubilación de los profesores J. J. J. Kyle y Augusto Larguier se liquidarán á oro.

Art. 3º Mientras estas leyes se incluyen en la ley de presupuesto se abonarán de rentas generales, con imputación á la presente.

Juan A. Argerich.—A. F. Piñero.—J. M. de Iriondo,

Septiembre 4 de 1908.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

14

MOCIÓN

DOS JUBILACIONES

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Está sobre la mesa de la cámara, con despacho de la comisión de peticiones, un proyecto de ley presentado por el señor diputado por Buenos Aires doctor Argerich, jubilando al antiguo y meritorio profesor de colegios nacionales de la capital señor José Hidalgo Martínez, que en estos momentos, por sus enfermedades, ha tenido que renunciar á la tarea á que ha consagrado treinta años de su vida, para tomar un pequeño descanso que, por el reglamento de estos institutos, no puede prolongarse más de treinta días. Está en el Paraguay, buscando alivio momentáneo á sus males; pero la regla inflexible de ese reglamento obliga á las autoridades superiores á no consentir una licencia mayor de ese término, y será necesario que el profesor Martínez vuelva pronto á incorporarse á su labor diaria, para la cual no le suministra fuerzas su quebrantada salud.

Si alguna vez es necesario sustraer á los hombres que han prestado servicios indiscutibles al país á esta ley suprema de la disciplina y de la continuidad del trabajo, esta oportunidad es de las más señaladas. Ya el señor diputado por Buenos Aires me ha ahorrado la tarea, enumerando los buenos y prolongados servicios de este profesor, que ha sido maestro de todos los hombres de menos de cuarenta años que se sientan en este recinto, que es amigo y ha merecido la admiración de todos los que tenemos más de esa edad, á quienes ha obligado no solamente por los servicios públicos que ha prestado tan brillatemente, sino por el afecto del consejo oportuno y el ejemplo que les ha dado á nuestros hijos en la escuela pública del estado, en la que fundara con la ilusión de ganarse la vida, con la satisfacción de siempre, independientemente de los poderes públicos.

Yo le tributo, desde mi asiento, como ciudadano y como diputado, el más sentido, sincero y alto homenaje de respeto y consideración, y pido á la honorable cámara que se sirva hacer una excepción, votando inmediatamente el despacho de la comisión, á ver si conseguimos que antes que termine la licencia, le llegue al profesor Hidalgo la buena nueva de que el parlamento ha premiado sus excelentes servicios consagrados á la enseñanza.

He dicho.

—Apoyado.

Sr. Van Gelderen—Desearía hacer una pregunta al señor diputado, para votar con toda seguridad el proyecto de que se trata.

Es esta: ¿el profesor Hidalgo, es ciudadano argentino?

Sr. Olmedo—Lo ignoro, señor diputado.

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Hace cuatro años, el señor José Hidalgo Martínez, teniendo como testigos al doctor Francisco Beazley y al que habla solicitó en el juzgado federal de esta capital, su carta de ciudadanía, la que le fué acordada. Es, pues, ciudadano argentino.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Yo ignoraba el hecho, pero iba á decir que estos servidores del país cuando no son argentinos, ya tienen una tradición en su favor que ha inspirado la regla invariable que los poderes públicos han aplicado siempre á su respecto. Los Mussy, los Torres, los Burmeister, etc., todos han sido considerados ciudadanos argentinos, puesto que han dado los mejores años de su existencia, sus mejores esfuerzos, las luces de su ciencia y el ejemplo de su vida, para adelantar la ciencia y la moral pública de este país, al que han consagrado toda su actividad.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Antes de hacer uso de ella, debo pedir disculpa á la honorable cámara. Será por motivo de temperamento propenso ó por que las causas justas influyen sobre uno, el hecho es que las elocuentes palabras pronunciadas por el señor diputado, me han impresionado tanto que desearía tener su elocuencia, para con igual galanura de estilo, rememorar los servicios eminentes prestados por el ciudadano argentino, profesor doctor Pablo Julio Rodríguez, durante 50 años, en la enseñanza universitaria y colegial en forma que ha comprometido la gratitud social, cumplido los ideales de la ciencia y ejemplarizado la noble misión del profesorado.

Camarista respetable por su condición y altas dotes de justicia en lo federal, en Córdoba, ha sido, antes, modelo de juez desde que se instituyó esta justicia en aquella ciudad.

Creo, señores diputados, que recordando que este caballero fué siempre un sincero servidor de la patria y que dió sus mejores esfuerzos y luces en favor de la enseñanza y la justicia, bastará para pedir que se trate sobre tablas su jubilación, que se encuentra formulada en el expediente respectivo, que se halla en secretaría.

He dicho.

—Apoyado.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Para agregar algunas consideraciones á las que acaba de manifestar el señor diputado.

Este profesor de la universidad de Córdoba, después de 24 años de servicios, fué suprimido de su clase, razón por la cual no puede acojerse á la ley de jubilaciones, siendo esta la razón, también, de haber solicitado su jubilación al Congreso.

Este pedido lo formula después de más de treinta años de servicios prestados al país, porque después de esos veinticuatro años á que me he referido, desempeñó durante varios años la cátedra de filosofía del derecho en la universidad de Córdoba, y durante seis ó siete años, el cargo de vocal de la cámara de apelaciones. Por consiguiente, tiene más de 34 años de servicios efectivos prestados á la nación con la interrupción involuntaria que he mencionado.

Por estas razones adhiero á la moción presentada por el señor diputado por la capital.

He dicho.

Sr. Presidente — Se votarán las mociones formuladas por el señor diputado Olmedo y señor diputado Carlés, para tratar sobre tablas la jubilación acordada á los profesores Hidalgo y Rodríguez.

—Resulta afirmativa.

15

MOCIÓN

DIVERSAS JUBILACIONES Y PENSIONES

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Yo no veo ninguna razón ni ningún motivo para que hagamos á unos hijos y á otros entenados. Todos aquellos que vienen golpeando las puertas de esta casa con pedidos de pensión ó jubilación, lo hacen porque han sido dig-

nos servidores del país y tienen méritos para que se les otorgue lo que en justicia reclaman.

He apoyado y votado las dos mociones presentadas á la cámara, reservándome pedir á mis honorables colegas quieran acompañarme á votar esta otra: que el viernes de la semana próxima, la cámara se ocupe especialmente de las pensiones y jubilaciones que tengan despacho de las comisiones respectivas.

—Apoyado.

Sr. Carlés (M.)—¿Siguiendo el orden de las preferencias sancionadas por la cámara?

Sr. Van Gelderen—No, señor presidente, y voy á dar la razón.

Si dejamos pasar el tiempo sin acordar estos beneficios á los que tienen derecho á ellos, habremos violado una de las más hermosas máximas que deben regir los actos humanos, aquella que dice: *bis dat qui cito dat* ó sea dos veces da el que oportunamente da.

Si no señalamos la sesión del viernes próximo para tratar estos despachos, habremos perdido el tiempo, porque cuando se hayan acordado los beneficios, el Senado ya no podrá tratarlos.

Insisto, pues, en la moción que he formulado, de que la cámara se ocupe el viernes de la semana próxima de las pensiones y jubilaciones que tengan despacho de las comisiones respectivas, porque es cuestión de tiempo y de oportunidad.

Sr. García Vieyra—Pido la palabra.

Para hacer un simple agregado á la moción del señor diputado Van Gelderen, á fin de que no sólo se traten las pensiones y jubilaciones con despacho de comisión en la sesión que él ha pedido, sino también los subsidios acordados á diversas sociedades de beneficencia y piadosas que se han presentado y que han sido despachados.

Sr. Van Gelderen—Los subsidios nada tienen que ver con las pensiones y jubilaciones; para tratarlos, podemos señalar en oportunidad una sesión.

Sr. García Vieyra—Esa nueva sesión puede señalarse para los que no tengan despacho de comisión.

Sr. Van Gelderen—No tengo nada que observar al respecto.

No tienen el mismo carácter los subsidios á corporaciones meritísimas y llenas de brillante actuación, ni tienen tampoco la misma razón de ser que las pensiones y jubilaciones, porque éstas van á llevar recursos á los hogares donde las más de las veces se los espera con las ansias de lo indispensable, cosa que no sucede con las otras dádivas. Hay que hacer este distingo, y entonces yo pido á mi distinguido colega que formule la moción señalando otro día para tratar los subsidios, en cuyo caso lo acompañaré.

Sr. Presidente — Se votará la moción del señor diputado por Tucumán, designando la sesión del viernes de la semana próxima para que la cámara se ocupe de las pensiones y jubilaciones que tengan despacho de comisión.

—Resulta afirmativa.

16

JUBILACIÓN

JOSÉ HIDALGO MARTINEZ

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Juan A. Argerich sobre jubilación del profesor José Hidalgo Martínez, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su aprobación.

Sala de la comisión, septiembre 2 de 1908.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Jubílase al profesor José Hidalgo Martínez con el sueldo de las cátedras que dicta.

Art. 2.° Este gasto, mientras no se incluya en la ley de presupuesto, se hará de rentas generales con imputación á la presente.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Juan A. Argerich.

Sr. Presidente— Está en discusión en general.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

Podría, señor presidente, hacer conocer á la honorable cámara, con todo

detenimiento y prolijidad, los méritos que adornan al señor profesor José Hidalgo Martínez, en virtud de los cuales la comisión de peticiones ha formulado el despacho que está en discusión, pero lo creo innecesario y cumpliré con mi cometido de miembro informante presentando á grandes rasgos la personalidad de Hidalgo Martínez, que es realmente merecedor de la distinción que este proyecto establece.

No hablo de oídas, porque conozco personalmente los méritos de tan distinguido profesor, por haber tenido la suerte de ser uno de sus discípulos.

Hace más de treinta años que el señor Hidalgo Martínez vino á este país recomendado por el eminente hombre público español Emilio Castelar, al entonces presidente de la república doctor Nicolás Avellaneda, y desde esa época hasta hoy ha desempeñado sus cátedras con toda dedicación, no obstante haber llegado á una edad avanzada, enfermo de cuerpo, aunque con su espíritu tan fresco y lozano como en los días de su juventud.

En virtud de estas consideraciones, la comisión de peticiones no ha vacilado un solo momento en aconsejar á la cámara que sancione el proyecto que ha despachado en los mismos términos en que lo formuló el señor diputado Argerich; es decir, jubilando al profesor Hidalgo Martínez con el sueldo de las dos cátedras que actualmente dicta.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Desearía saber de la comisión que ha despachado este asunto cuál es la razón que existe para darle á esta gracia, que se acuerda al profesor Martínez, el carácter de jubilación y no el de pensión graciable.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

He dicho, al informar, que la comisión ha despachado este asunto en los términos en que lo presentó el señor diputado Argerich.

Yo no tengo presente en este momento si el profesor Hidalgo, con los años de servicios que tiene es acreedor á la jubilación con sueldo íntegro, porque me ha sorprendido la consideración del asunto. Si él se hubiera tratado en su oportunidad, habría traido á la cámara todos los antecedentes que ha tenido la comisión para despacharlo en esta forma. Sólo recuerdo en este momento que ha prestado servicios este profesor desde el año 77 hasta la fecha.

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Entiendo que se jubila al que está vivo, porque la pensión se acuerda generalmente á los deudos de los que han muerto.

Esto como primera consideración.

Ahora, en cuanto á la cuestión de años de servicio, me permito hacer presente á la cámara lo siguiente: que al profesor Hidalgo Martínez, una vez por razones de salud, y otra vez por haber ensayado fundar un gran establecimiento privado de educación, estando á cuyo frente no podía seguir siendo profesor de los colegios del estado, interrumpió los años de servicios exigidos por la ley de jubilaciones, sin que se hayan interrumpido en un solo día sus servicios á la instrucción pública del país. Aquel instituto Vertiz, en donde se educaron brillantemente muchos niños de Buenos Aires, fué uno de los tantos empeños de un educacionista de merito para crear un instituto privado, donde pudiesen los niños encontrar los incentivos del externado con las ventajas del internado; y en esa empresa, que fué indudablemente una empresa de primera calidad educacional—y puedo afirmar, porque lo seguí de cerca por motivos particulares,—el señor Hidalgo Martínez perdió años de jubilación y perdió su pequeña fortuna.

Por esta razón creo que la palabra jubilación es la que corresponde y espero que con ella quedará satisfecho el señor diputado.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

17

JUBILACIÓN

PABLO JULIO RODRÍGUEZ

A la honorable Cámara de diputados.

Vuestra comisión de peticiones y poderes ha estudiado la solicitud presentada por el doctor Pablo Julio Rodríguez solicitando jubilación, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Jubílase al doctor Pablo Julio Rodríguez, miembro de la corte federal de

Córdoba, con la suma mensual de mil cien pesos moneda nacional ($ 1100 m/n)

Art. 2º Mientras este gasto no se incluya en la ley de presupuesto general, se hará de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 4 de 1908.

Leonidas Zavalla.—G. García Vieyra.—A. Cornejo. — Alfredo C. Paz.—E. Molina.

Sr. Presidente—Está en discusión en general

Sr. García Vieyra—Pido la palabra.

El doctor Pablo Julio Rodríguez tiene setenta y cinco años de edad y 55 años de servicio en la enseñanza pública. Ha sido profesor de idioma nacional y de literatura en el colegio nacional, y de derecho constitucional y de procedimiento en la facultad de derecho de la universidad de Córdoba.

Actualmente es miembro de la cámara federal de apelaciones en aquella ciudad.

Con estos títulos, que la comisión ha encontrado plenamente justificados, se presenta solicitando su jubilación.

Es en este concepto que la comisión ha presentado su dictamen en la forma de que acaba de darse cuenta.

—Sin observación se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

18

DRAGADO DE RÍOS

MUELLES Y EMBARCADEROS

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Lamas, sobre dragado de los ríos Coronda y San Javier y construcción de muelles y embarcaderos en la provincia de Santa Fe; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, julio 12 de 1908.

Emilio Mitre.—J. Barraquero.—M. Van Gelderen.—M. Carlés.—Marcial R. Candioti.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º El Poder ejecutivo mandará ejecutar las siguientes obras hidráulicas de conformidad con los estudios respectivos del ministerio de obras públicas y los planos y proyectos que aprobase.

a) *En el río Coronda.*—Desde su desembocadura á puerto Gaboto, profundizar hasta 15 piés en aguas bajas y dragado frente al puerto hasta 17 piés.

b) *Desde puerto Gaboto á puerto Aragon.*—Canalización con dragado hasta 8 piés en aguas bajas.

c) *Desde puerto Aragón á puerto Coronda.*—Profundizar hasta 8 piés en aguas medias.

d) *Desde Coronda á Santa Fe.*- Canalización y dragado hasta 7 piés en aguas bajas.

e) *En el río San Javier.*—Canalización desde su desembocadura en el Colastiné hasta el puerto de San Javier con 6 piés en aguas bajas y dragado de los riachos y brazos que unen el río San Javier con el Paraná.

f) Balizamiento con boyas comunes en el río Coronda y en el río San Javier desde Colastiné hasta puerto de San Javier.

g) Construcción de embarcaderos y muelles en los puertos de Gaboto, Aragón, Coronda, Cajaitá, Helvecia y San Javier.

Art. 2º Autorízase al Poder ejecutivo á invertir en las obras mencionadas en el artículo anterior hasta la cantidad de doscientos cincuenta mil pesos moneda nacional para el dragado y balizamiento y cien mil pesos en la construcción de embarcaderos y muelles, cuya suma total se invertirá en tres años.

Art. 3º Declárase de utilidad pública y sujetos á expropiación con arreglo á la ley de la materia, los terrenos que fuere necesario ocupar para las obras en los puertos á que se refiere la presente.

Art. 4º Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se harán de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 5º Comuníquese, etc.

Luis Lamas.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Este proyecto, señor presidente, fué presentado el año pasado por el ex diputado señor Lamas con una exposición concienzuda que lo fundó ampliamente.

Por él se dispone el estudio y ejecución de algunos trabajos hidráulicos en los ríos Coronda y San Javier, con el objeto de canalizar, valizar y construír algunos muelles y embarcaderos.

Estos dos ríos son, como se sabe, afluentes del Paraná, sobre los cuales se encuentran las poblaciones que se indican en el proyecto, Gaboto, Aragón, Coronda, Cayastá, Helvecia y San Javier, poblaciones prósperas situadas en una extensa zona destinada á la ganadería, y sobre todo á la agricultura.

Estos dos ríos, en épocas de creciente del Paraná, permiten perfectamente la navegación de cabotaje; pero en las épocas de bajante, que duran cuatro, cinco y seis meses, es imposible la navegación, aun para las embarcaciones más pequeñas.

Los vecinos de aquellas regiones han hecho repetidas gestiones para que los poderes públicos de la nación les lleven una obra, que es de tanta necesidad para su prosperidad y bienestar.

La comisión aconseja el despacho favorable después de haber oído la opinión de la dirección de obras hidráulicas, la cual no sólo lo ha informado favorablemente, sino que, adelantándose á la sanción legislativa, y dentro de los recursos que tienen las comisiones de estudio del río Paraná, situadas en Rosario y Paraná, ha hecho ya los estudios necesarios y tiene el proyecto listo, que cree se puede llevar á cabo con las sumas que el proyecto indica.

No quisiera fatigar la atención de la cámara, dándole mayores antecedentes, que, por otra parte, están á su disposición; pero debo decir que por estos pequeños puertos y á pesar de la dificultad que tienen para comunicarse con el resto de la república por la única vía, que es la fluvial, ha habido un movimiento, en los últimos años, hasta de doscientas mil toneladas, cifra que se aumentará, indiscutiblemente, si se llevan á cabo estas obras.

Si la honorable cámara sancionara esta ley, llevará un elemento más de progreso, prestándole su concurso al comercio de cabotaje, muy acreedor, por cierto, á la protección de los poderes públicos. *(¡Muy bien!)*.

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.

—En particular, es igualmente aprobado.

19

FERROCARRILES

DE TROCHA ANGOSTA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por el señor Santiago Buratovich, sobre construcción y explotación de un ferrocarril económico, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese al señor Santiago Buratovich, el derecho de construir y explotar las siguientes líneas de ferrocarril económico:

1) Una línea que partiendo de las inmediaciones de la estación O'Higgins del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, pase por la estación Viña, del ferrocarril Central Argentino y termine en el pueblo de Ramallo.
2) Una línea que partiendo de un punto que determinará el Poder ejecutivo, entre Viña y Ramallo, llegue á la ciudad del Rosario de Santa Fe.
3) Una línea que arrancando del mismo punto que la primera, pase por Luján y termine en la Capital de la república en el paraje que determine el Poder ejecutivo.
4) Una línea que arrancando del mismo punto que la primera y tercera, pase por 9 de Julio, Bolívar, Lamadrid, Dorrego, de este punto siga en línea recta á la costa oceánica para de aquí dirigirse á Puerto Belgrano y termine en Bahía Blanca.

Art. 2° La vía será de trocha de un metro.

Art. 3° A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal, y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los cinco años de iniciados los trabajos.

El concesionario incurrirá en una multa de 50 000 pesos moneda nacional, si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4° Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 5° El trazado de estas líneas deberá

proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art 6º Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4º de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos moneda nacional por cada kilómetro de vía.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación, á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 7º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 12 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Carlés.—M. Van Gelderen. — Marcial R. Candioti.—J. Barraquero.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

En muy pocas voy á dar á la cámara los antecedentes de este asunto.

El año 1905, el señor Buratovich se presentó al honorable Congreso pidiendo la concesión de una red de ferrocarriles económicos que alcanzaba á cuatrocientos y tantos kilómetros.

Esta red de ferrocarriles comprendía varios ramales que se extendían á Santa Fe, Entre Ríos, Córdoba, San Luis y Mendoza; pero al ser informado este asunto por las oficinas del ministerio de obras públicas, resultó que muchas de estas líneas corrían paralelamente á ferrocarriles existentes, y algunas á muy poca distancia.

En estos trámites, caducó esta solicitud en 1907, y el interesado la repitió, concretando la obra á los cuatro ramales á que se refiere este despacho.

Se trata de un ferrocarril económico de trocha de un metro, y no tiene esta concesión absolutamente nada de nuevo que no tengan todas las que á diario está sancionando el honorable Congreso.

Esta concesión está sujeta también á la ley general de ferrocarriles, á la nueva ley dictada últimamente, ampliatoria de la anterior.

Cree entonces la comisión de obras públicas que no hay absolutamente inconveniente en sancionarlo tal como está en el despacho, de acuerdo con los informes técnicos que han dado las oficinas del ministerio de obras públicas, de manera que esta concesión no compromete á ninguna de las ya existentes.

Nada más tengo que informar, señor presidente.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el despacho en general y es aprobado.

—Se aprueban sin observación los artículos 1º á 5º.

—En discusión el 6º.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

Corresponde modificar este artículo de acuerdo con la observación hecha por el señor diputado por Tucumán, doctor Terán, estableciendo la caducidad también para el caso en que no se haga el depósito dentro de los treinta días.

Y como la cámara ha resuelto poner esta cláusula en todas las concesiones, lo hago presente al señor secretario.

Sr. Secretario Ovando—Lo tengo presente.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

El autor de la idea fué el señor diputado por Tucumán; pero creo que literariamente tiene que hacérsele una corrección, y pido que la haga la secretaría.

Sr. Terán—La secretaría puede hacerla.

Sr. Secretario Ovando—Dice así: Artículo... Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4º de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía. En caso de no efectuarse el depósito dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4º de la ley número 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida en el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—Se aprueba sin observación el artículo leído por el señor secretario.

—El artículo 7º es de forma.

Sr. Presidente—Queda sancionado el proyecto.

20

PUENTE

EN EL ARROYO ANTOÑICO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado A. Méndez Casariego sobre habilitación del puente nacional en el arroyo Antoñico, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción, sustituyendo la cantidad de 20 000 pesos que figura en el artículo 1° por la de 30.000 pesos.

Sala de la comisión, julio de 1908.

Emilio Mitre—Marcial R. Candioti—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. La nación contribuirá con 20.000 pesos moneda nacional á las obras de acceso y expropiaciones necesarias para la definitiva habilitación del puente nacional sobre el arroyo Antoñico, en el ejido de Paraná, camino al puerto de ultramar llamado de Bajada Grande.

Art 2° El Poder ejecutivo entregará la suma expresada á la municipalidad de la capital de Entre Ríos, tomándola de rentas generales y con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

A. Méndez Casariego

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

El puente sobre el arroyo Antoñico, establecido en el ejido del Paraná, fué construído para dar paso á la cloaca máxima de aquella ciudad y servir también para el tráfico de los vehículos.

El cálculo de pesos 62 885,47 en que se presupuestó el gasto de esa obra en un principio, no fué suficiente para el pago de los terraplenes de acceso y de las expropiaciones necesarias para rectificarlos, porque la municipalidad del Paraná, á cuyo cargo estaba el hacer este complemento de gastos, carecía de los recursos necesarios para ello. La nación, entonces, ha hecho perfectamente en completar la construcción de este puente, dando lo necesario para su inmediata utilización.

Es con este objeto que el señor diputado por Entre Ríos Méndez Casariego presentó este proyecto oportunamente, cuya sanción la comisión aconseja á la cámara en la forma que se ha leído.

Nada más.

Sr. Presidente—Se votará si se aprueba en general el proyecto.

—Resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 1°.

Sr. Méndez Casariego — ¿Con cuánto?

Sr. Carlés (M.)—Por el proyecto del señor diputado por Entre Ríos se establecía la cantidad de 20.000 pesos; pero pasado este asunto á informe de las obras de salubridad, previos los trámites necesarios para presupuestar con verdadera exactitud el costo complementario, ésta se expidió, y del ministerio correspondiente vino el aumento que ascendió á 30.000 pesos, suma que se considera suficiente para satisfacer todas las necesidades hasta la inmediata utilización de la obra.

Sr. Presidente—Después del informe del señor diputado, queda aprobado el artículo.

—Se aprueba igualmente el resto del proyecto.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

21

FERROCARRIL

DE VILLA DOLORES Á SERREZUELA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por los señores Alvarez de Ottín y compañía, sobre construcción de un ferrocarril de Villa Dolores á Serrezuela, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese á los señores Alvarez de Ottín y compañía, el derecho de construir y explotar un ferrocarril que partiendo de

Serrezuela, donde podrá empalmar con el ferrocarril Argentino del Norte, termine en Dolores de Córdoba, pasando por Carmen y San Vicente.

Art. 2º La vía será de trocha de un metro.

Art. 3º A los doce meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de 50 kilómetros de vía principal, y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los dieciocho meses de iniciados los trabajos.

El concesionario incurrirá en una multa de 5.000 pesos si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4.º Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315 reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 5.º El trazado de estas líneas deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6.º Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4º de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 7.º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 2) de 1908.

Emilio Mitre.—Manuel Carlés. —J. Barraquero, —Marcial R. Candioti.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

Se trata, señor presidente, de una línea bastante corta.

Cuando se discutió este asunto en la comisión de obras públicas, como miembro de ella hice la observación de que como se trataba de hacer una línea de trocha angosta en una zona en que existe un ferrocarril de trocha angosta, construído por la nación, y cuya línea se prolonga también ahora desde Serrezuela á San Juan, no debiera concederse á ninguna empresa particular la construcción de este pequeño ramal, que debe hacerlo la nación.

La comisión, procurando informarse de la razón por la cual el gobierno de la nación no ha hecho este trozo de línea, ha sabido que no es un ferrocarril económico, porque recorre terrenos bastante accidentados y montañosos, lo que se traduce en un costo excesivo de explotación.

La comisión, en vista de estos informes, ha dudado de que este señor empresario pueda realizar efectivamente la línea, en estas condiciones; pero como no había ninguna razón para negarla, desde que el peticionante se presenta en las mismas condiciones de todos los que ocurren al Congreso, lo ha despachado favorablemente, sujeto á las prescripciones de las leyes generales que rigen las concesiones de ferrocarril, con las mismas multas y penas de caducidad.

Esto es cuanto puedo informar.

Sr. Presidente—Se va á votar en general.

—Se vota, y resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 1º.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

¿Podría decirme el señor miembro informante cuántos kilómetros tiene esta línea?

Sr. Barraquero—Cien, más ó menos.

Sr. Méndez Casariego—Voy á votar en contra de esta concesión, por las siguientes razones: Se trata de conceder á una empresa particular una línea de cien kilómetros, costosa, porque es un ferrocarril de montaña, que tiene como terminales dos estaciones de ferrocarriles de la nación, que va á venir á ocupar la zona probable que ocuparán éstos, el dia que se unan.

Cualquiera que sea un poco versado en cuestiones de ferrocarriles, sabe perfectamente bien que toda compañía de esta clase necesita establecer una administración propia y talleres que son sumamente costosos; y es verdaderamente inexplicable que pueda una compañía establecerse allí donde hay poco tráfico, con una línea de sólo cien kilómetros, teniendo que costear administración y talleres. De manera que esto francamente, es, en mi concepto, una verdadera fantasía.

Pero nada sería eso, porque no se perjudicarían sino los concesionarios. Lo grave es que la concesión se otorga tomando una zona intermediaria entre dos estaciones de ferrocarril de la nación,

y que, por consiguiente, estorbaría cualquiera ampliación que por el momento no hiciera el gobierno de la nación, por no convenir á sus intereses ó por no entrar en su plan del momento, pero le ocuparía esa zona para el porvenir.

Por estas razones, voy á votar en contra.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

La observación que ha hecho el señor diputado, es la que yo manifesté que él la había formulado cuando se trató este asunto, el año pasado. Repito que, para la comisión, no es argumento.

Es verdad que esta línea debiera haberla hecho la nación; porque es entre ferrocarriles que ha construido la nación; pero la comisión de obras públicas, inquiriendo porque razones — como dice el mismo informe de las oficinas técnicas del estado — no se había hecho esta línea, fué informada que era de muy difícil construcción, que casi seguramente estos señores no iban á poder hacerla, porque no es económica, pues atraviesa por terrenos completamente montañosos, accidentados, é iba á costar casi el doble de cualquier otra.

Entonces la comisión ha dicho: desde que la empresa corre el albur de pagar la multa, desde que no ha presentado los planos y ofrece hacerlo, desde que treinta días después de promulgada la ley caduca la concesión si no se hace el depósito, no se ve porque no se ha de permitir que una empresa particular haga la línea que la nación no ha querido hacer.

Nada más.

Sr Presidente—Se va á votar en general.

—Se vota y resulta afirmativa.
—Sin observación se aprueba hasta el artículo 5º inclusive.

Sr. Secretario Ovando—Habiendo resuelto la honorable cámara modificar en esta parte el artículo 6º de la comisión, corresponde considerarlo en la siguiente forma:

«Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4º de la ley número 5815, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía. En caso de no efectuarse el depósito dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4º de la ley número 5815, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida en el Banco de la nación á la orden del consejo nacional de educación.

—Se aprueba el artículo en esta forma, sin observación.
—Se aprueba igualmente el resto del proyecto.

22

IRRIGACIÓN

PROVINCIA DE CATAMARCA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Javier Castro, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, julio 24 de 1908.

Emilio Mitre—M. Carlés— M. R. Candioti—M. Van Gelderen.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º El Poder ejecutivo hará practicar los estudios de las obras necesarias para el mejor aprovechamiento agrícola de las aguas de los ríos de Bazanes, Icaño, Albigasta, Achalco, Las Tunas y Alijilán y los elevará al honorable Congreso á medida que sean terminadas.

Art. 2º En los casos en que esos estudios demuestren que es practicable la construcción de diques de embalse, se levantará también planos de la totalidad de los terrenos que se podrá regar, una vez habilitadas esas obras, con indicación de las que actualmente gozan de ese beneficio y con un estudio completo de la faz económica de la cuestión.

Art. 3º Para cubrir los gastos que originarán dichos estudios, autorízase la inversión de 50.000 pesos moneda nacional que deberán tomarse de rentas generales, mientras no se incluya esa suma en el presupuesto general.

Art. 4º Comuníquese, etc.

Javier Castro.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

En este proyecto se aconseja el estudio de los ríos Bazanes, Icaño, Albigasta, Achalco, Las Tunas y Alijilán que nacen en las sierras del Alto y de Ancasti, que forman parte de la cadena montañosa del Aconquija, ríos que durante la época de las lluvias tienen una corriente poderosísima que va hacia el llano, y en la época de sequía se pierden completamente. Tiende, pues, este proyecto, al aprovechamiento de sus aguas para entregarlas á la irrigación, y por consiguiente á la agricultura.

La única erogación que para ello se pide, es de cincuenta mil pesos; y se calcula que se puede irrigar con las aguas aprovechadas de estos ríos, no menos de cien mil hectáreas en Catamarca, incorporándolas de lleno á la producción agrícola.

Basta esbozar la utilidad que representa este pequeño gasto de cincuenta mil pesos, para que quede fundado el proyecto.

Tengo además á la mano los informes de las reparticiones nacionales que lo propician en forma que no deja lugar á duda respecto de su bondad así como de su oportunidad y que pongo á disposición de los señores diputados.

Lleno, así, el precepto reglamentario, y dejo informado este proyecto.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

23

FERROCARRIL

DE BANDERALÓ Á BAGUAL

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado, autorizando á la empresa del ferrocarril oeste de Buenos Aires limitada, para prolongar cien kilómetros su línea de Banderaló á Bagual, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción, suprimiendo del artículo 4°, las palabras «pudiendo la empresa extender los ramales á que se refiere el artículo 18 hasta 75 kilómetros siempre que su construcción no afecte derechos acordados por otras concesiones.»

Sala de la comisión, julio 27 de 1908.

Emilio Mitre.—J. Barraquero.—M. Van Gelderen.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase á la empresa del ferrocarril del oeste de Buenos Aires limitada para prolongar su línea de Banderaló á Bagual, unos cien kilómetros aproximadamente hacia el oeste, atravesando el río Salado en la provincia de Mendoza, en el punto que resulte más conveniente.

Art. 2°. El plazo para presentar los estudios definitivos de la línea queda fijado en doce meses contados desde la promulgación de esta ley, y las obras deberán quedar terminadas á los tres años de la aprobación de los planos.

Art. 3°. Si la empresa no terminara las obras dentro del plazo fijado, abonará una multa de veinte mil pesos moneda nacional ($ 20.000 m/n).

Art. 4°. Esta concesión será fijada en un todo por la ley número 5315, pudiendo la empresa extender los ramales á que se refiere el artículo 18 hasta 75 kilómetros siempre que su construcción no afecte derechos acordados por otras concesiones.

Art. 5°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 23 de julio de 1908.

D. E. PALACIO
B. Ocampo
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Por este proyecto se concede á la empresa del ferrocarril del Oeste de Buenos Aires la autorización para prolongar la línea que arranca de Banderaló, en el Meridiano 5°, límite de la provincia de Buenos Aires con la Pampa Central y llega al punto denominado Bagual, 100 kilómetros más al oeste, atravesando el río Salado y penetrando en Mendoza, lo que constituirá una nueva vía de comunicación muy importante entre la región andina y la región del litoral.

La comisión encuentra que esta línea merece la aprobación de la honorable cámara, con excepción solamente de una disposición que contiene la sanción del honorable Senado, que pone á la empresa bajo un régimen excepcional en lo relativo á la construcción de ramales de la línea que se le acuerda.

Días pasados tuve oportunidad de presentar á la honorable cámara un proyecto de ley general, autorizando al

Poder ejecutivo para conceder á las empresas de ferrocarriles existentes ramales de 75 kilómetros de longitud, y fundé el proyecto en la conveniencia de simplificar la tramitación á seguirse para la obtención de esta especie de concesiones.

De manera que en principio estoy completamente de acuerdo sobre la conveniencia de dar estas facilidades para la concesión de ferrocarriles; pero la comisión ha encontrado que tratándose de un ramal de cien kilómetros de longitud, no procede que se autorice al Poder ejecutivo á conceder por sí solo ramales de este ramal, hasta la extensión de 75 kilómetros.

Con dos ramales semejantes concedidos por el Poder ejecutivo, resultaría excedida la longitud de la línea concedida por el Congreso. Es decir, la concesión obtenida por la vía administrativa vendría á tener una importancia mayor que la obtenida por la sanción de las cámaras del Congreso.

Esta ha sido la razón que la comisión ha tenido para aconsejar que se acepte el proyecto del honorable Senado en toda su extensión y se rechace la autorización excepcional á que se refiere el artículo 4°, autorización que la comisión considera, tal como está formulada, una concesión de favor. Dándole á la medida un carácter amplio, á mi entender se consultará con ello el interés general y la conveniencia que hay en suprimir trámites innecesarios en la gestión de esta clase de concesiones; pero incorporada la disposición, así, aisladamente, á una concesión de este género, de tan poca importancia, sería delegar en el Poder ejecutivo una autorización desproporcionada.

Estas son las razones que informan el despacho que está en discusión y que espero pesarán en el ánimo de la honorable cámara para que le preste su sanción.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general el despacho de la comisión.
—Se dan por aprobados los artículos 1°, 2° y 3°.
—Se lee el 4°.

Sr. Terán—Pido la palabra.

En este artículo, posiblemente, hay un error de comunicación del honorable Senado. Se dice que esta concesión será fijada en un todo por la ley 5315, y debe decir: esta concesión será regida en un todo por la ley 5315.

Sr. Presidente—Se salvará el error, poniendo: será regida.

Sr. Méndez Casariego — ¿Se suprime la última parte del artículo?

Sr. Presidente—Sí, señor diputado.

—Se aprueba el artículo 4° en estos términos:

Esta concesión será regida en un todo por la ley número 5315.

—Se da por aprobado el artículo 5°.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

24

PUERTO DE LA CAPITAL

OBRAS DE ENSANCHE

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo autorizando al mismo para contratar con empresas particulares la construcción del ensanche del puerto de la Capital, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción en la forma del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para contratar con empresas particulares de reconocida capacidad financiera, mediante un concurso de competencia, la construcción del ensanche del puerto de la Capital, é instalación de faros fijos en substitución de los actuales faros flotantes en el Río de la Plata, según el plan general que se apruebe y en base á los precios unitarios que se fijen al efecto, no pudiendo exceder el costo de las obras de pesos 27.000.000 oro sellado.

Para el pago de las obras el Poder ejecutivo podrá emitir hasta la suma de 27.000.000 pesos oro sellado en títulos que se denominarán del puerto de la Capital, con 5 por ciento de interés anual y 1 por ciento de amortización acumulativa, por compra ó sorteo.

Se podrán presentar proyectos por separado para el ensanche del puerto y para las instalaciones de faros fijos en el Río de la Plata,

pudiendo invertirse en esta parte de las obras hasta la suma de dos millones de pesos moneda nacional oro sellado, de los 27.000.000 de pesos oro que se autoriza por la presente ley.

Art. 2º La empresa con quien se contrate la obra, hará los pagos de los trabajos á medida que se vayan ejecutando.

Art. 3º Mensualmente el Poder ejecutivo otorgará á la empresa constructora un certificado por los trabajos ejecutados, el cual devengará un interés de 5 por ciento anual desde la fecha de su expedición hasta la fecha que sea amortizado.

Art. 4º El pago de los certificados se hará en efectivo ó con los títulos creados por la presente ley, aforados al último precio de títulos análogos en las bolsas europeas.

Art. 5º Las propuestas que se presenten al Poder ejecutivo para la realización de las obras, deberán ser garantizadas con un certificado de depósito hecho á su orden en el Banco de la Nación Argentina por valor de pesos 200.000 oro sellado en efectivo ó en títulos nacionales de renta, el cual se devolverá si no fuese aceptada la propuesta, ó quedará en caso contrario como garantía del contrato, para devolverse una vez invertido en las obras un valor doble.

La empresa proponente deberá justificar su capacidad financiera por medio de un compromiso en forma, de un establecimiento bancario del país ó del extranjero suficientemente conocido y relacionado con el Poder ejecutivo que se constituya responsable de la ejecución de la propuesta; y la técnica con certificados en debida forma de trabajos análogos ejecutados por la misma en el país ó en el extranjero.

Art. 6.º Si el proponente cuya propuesta fuese aceptada, no firmase el contrato ó no diere principio á las obras en el plazo establecido, perderá el depósito de garantía, cuyo valor íntegro será acreditado por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación, quedando sin efecto la adjudicación ó el contrato.

Art. 7.º El plazo para la presentación de propuestas en base á los planos definitivos, pliegos de condiciones, especificaciones y presupuestos que prepare el Poder ejecutivo no será menor de seis meses.

El contrato deberá firmarse dentro de los tres meses de la fecha en que se acepte la propuesta. Las obras deberán empezarse dentro de los seis meses de haberse firmado el contrato y terminarse á los cinco años.

Art. 8º El contratista incurrirá en una multa de 20.000 pesos oro sellado por cada mes de demora en la terminación de los trabajos.

Art. 9.º Las maquinarias, materiales, útiles y artículos necesarios para la construcción estarán exentos de derechos de aduana y de puerto; y los contratistas de las obras de todo impuesto, nacional ó municipal.

Art. 10. Las obras se construirán en el concepto de que podrá darse una profundización suficiente á los diques y canales, para la entrada de buques de treinta pies de calado, aprovechando las mareas. Sin embargo, el Poder ejecutivo se reservará en el contrato el derecho de reducirlas para la entrada de buques con 27 pies de calado en las condiciones mencionadas.

Art. 11. La empresa adelantará al Poder ejecutivo las sumas necesarias para atender los gastos de la inspección de las obras que establezca, las que le serán devueltas en las mismas condiciones del pago de las obras.

Art. 12. Toda dificultad que se suscite entre la empresa y el Poder ejecutivo sobre la ejecución del contrato, será dirimida por árbitros arbitradores, nombrados en número igual por cada parte, debiendo éstos designar previamente el tercero ó terceros en discordia.

Art. 13. Autorízase igualmente al Poder ejecutivo para profundizar uno de los canales de entrada al puerto de la Capital á veinticuatro y medio pies al cero, debiendo ejecutar el dragado necesario con sus propios elementos, por administración; y también para ensayar la conservación, mediante defensas longitudinales, de uno cualquiera de los canales indicados, á 26 pies al cero, sobre una extensión de 2 kilómetros más ó menos.

En estos trabajos podrán invertirse hasta la suma de 1.500.000 pesos moneda nacional los que se tomarán de rentas generales mientras no se incluya en la ley general de presupuesto.

Art. 14. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 29 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Carlés.—J. Barraquero.— M. Van Gelderen.—Marcial R. Candioti.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Autorízase al Poder ejecutivo para contratar con empresas particulares, de reconocida capacidad financiera, mediante un concurso de competencia, la construcción del ensanche del puerto de la Capital, según el plan general que se apruebe y en base á los precios unitarios que se fijen al efecto, no pudiendo exceder el costo de las obras de 25.000.000 de pesos oro sellado.

Art. 2.º La empresa con quien se contrate, la obra deberá adelantar el capital necesario, el cual se empezará á pagar por el gobierno proporcionalmente y á medida que se termine cada una de las secciones en que se subdivida la construcción en la forma siguiente:

Art. 3.º Mensualmente el Poder ejecutivo otorgará á la empresa constructora un certificado por los trabajos ejecutados, el cual devengará un interés de 5 por ciento anual des-

de la fecha de su expedición hasta la fecha en que sea amortizado.

Los certificados que se expidan por trabajos concluídos en cumplimiento de la presente ley, deberán quedar amortizados dentro de los cinco años como máximum, de la fecha de su emisión.

Art. 4.° Destínase al pago de intereses y amortización de los certificados:

1° El producido líquido de todas las obras que se construyan de acuerdo con la presente ley.

2° El excedente sobre lo calculado en el proyecto de presupuesto para 1908, de los siguientes recursos, tomados en conjunto:

Importación, calculado en.	$ oro	49.500.000
Almacenaje y eslingaje calculado en........... ...	»	2.300.000
Faros y balizas, calculado en	»	350.000
Puertos, muelles y diques, calculado en..........	»	1.900.000
Pescantes hidráulicos, calculado en.............	»	500.000

Art. 5.° Las sumas destinadas por esta ley al servicio de intereses y amortización de los certificados de la referencia, serán liquidadas semestralmente y depositadas en el Banco de la Nación Argentina, en cuenta especial y no podrán destinarse á otro objeto hasta la completa extinción de los certificados.

Art. 6.° Las propuestas que se presenten al Poder ejecutivo para la realización de las obras, deberán ser garantizadas con un certificado de depósito hecho á su orden en el Banco de la Nación Argentina, por valor de 200.000 pesos oro sellado en efectivo ó en títulos nacionales de renta, el cual se devolverá si no fuese aceptada la propuesta, ó quedará en caso contrario como garantía del contrato para devolverse una vez invertido en las obras un valor doble.

La empresa proponente deberá justificar su capacidad financiera por medió de un compromiso en forma, de un establecimiento bancario del país ó del extranjero suficientemente conocido y relacionado con el Poder ejecutivo, que se constituya responsable de la ejecución de la propuesta; y la técnica, con certificados en debida forma de trabajos análogos ejecutados por la misma en el país ó en el extranjero.

Art. 7.° Si el proponente cuya propuesta fuese aceptada no firmase el contrato ó no diere principio á las obras en el plazo establecido, perderá el depósito de garantía cuyo valor íntegro ingresará á la tesorería general de la nación, quedando sin efecto la adjudicación ó el contrato.

Art. 8.° El plazo para la presentación de propuestas en base á los planos definitivos, pliego de condiciones, especificaciones y presupuesto que prepare el Poder ejecutivo, no será menor de seis meses.

El contrato deberá firmarse dentro de los tres meses de la fecha en que se acepte la propuesta. Las obras deberán empezarse dentro de los seis meses de haberse firmado el contrato y terminarse á los cinco años, quedando facultado el Poder ejecutivo para prolongar el plazo de la construcción.

Art. 9.° El contratista incurrirá en una multa de 20.000 pesos oro sellado por cada mes de demora en la terminación de los trabajos.

Art. 10. Las maquinarias, materiales, útiles y artículos necesarios para la construcción estarán exentos de derecho de aduana y de puerto; y los contratistas de las obras de todo impuesto nacional, provincial ó municipal.

Art. 11. Las obras se construirán en el concepto de que podrá darse una profundización á los diques y canales para la entrada de buques con 30 pies de calado, aprovechando las mareas. Sin embargo el Poder ejecutivo se reservará en el contrato el derecho de reducirla para la entrada de buques con 27 pies de calado en las condiciones mencionadas.

Art. 12. Autorízase igualmente al Poder ejecutivo para profundizar uno de los canales de entrada al puerto de la Capital á 24 y 1/2 pies al cero, debiendo ejecutar el dragado necesario con sus propios elementos, por administración; y también para ensayar la conservación de uno cualquiera de los canales indicados, á 26 pies al cero, sobre una extensión de unos 2 kilómetros, más ó menos.

En estos trabajos podrá invertirse hasta la suma de 1.500.000 pesos moneda nacional, los que se tomarán de rentas generales mientras no se incluya en la ley general de presupuesto.

Art. 13. La empresa adelantará al Poder ejecutivo las sumas necesarias para atender los gastos de la inspección de las obras que establezca, las que le serán devueltas en las mismas condiciones del pago de las obras.

Art. 14. Toda dificultad que se suscite entre la empresa y el Poder ejecutivo sobre ejecución del contrato, será dirimida por árbitros arbitradores, nombrados en número igual por cada parte, debiendo éstos designar previamente el tercero ó terceros en discordia.

Art. 15. Comuníquese al Poder ejecutivo.

MASCHWITZ.

Buenos Aires, agosto 19 de 1907.

Al honorable Congreso de la nación:

Entre las obras públicas que el adelanto material del país impone realizar, el ensanche del puerto de la Capital es la que exige una resolución inmediata para proveer las necesidades crecientes del movimiento comercial, en un futuro próximo, y de modo que

satisfaga una legítima aspiración de engrandecimiento é índole económica á la vez, dándole la capacidad de hondura requerida para el arribo de los buques de mayor calado como se construyen y sirvan á los transportes marítimos en estos últimos tiempos.

Con este objeto, desde hace algunos años el Poder ejecutivo viene prestando atención preferente el estudio de la forma que más conviene adoptar para la ejecución de estas obras, con cuyo fin envió á la consideración de vuestra honorabilidad el mensaje y proyecto de ley anexo de fecha 26 de agosto de 1905, en el que se incluía la construcción de dos canales costaneros desde el puerto de La Plata al de la Capital y desde éste hasta el Río Paraná de Las Palmas, como medio de resolver la importante cuestión de la comunicación directa entre las aguas hondas del Río de la Plata y las del mencionado Paraná.

Las ingentes sumas que habría de comprometerse en estos trabajos y la necesidad de atender también á otras obras indispensables, determinan la conveniencia de repartir los recursos de la nación de un modo equitativo y prudente tratando de obtener en lo posible las mejoras con el mínimum de esfuerzos.

A este propósito responde el nuevo proyecto de ley que el Poder ejecutivo somete á vuestra alta consideración.

La autorización que se pide está reducida á la construcción del ensanche del puerto, según un plan general á estudiarse en base á los diversos proyectos que existen; al dragado de uno de los canales de entrada á 24 y 1/2 pies y al ensayo de una mayor profundización y estudio de defensas para los mismos.

La idea del Poder ejecutivo es colocarse en el terreno de las soluciones prácticas adoptando un temperamento que permita conseguir la entrada de buques con 27 pies de calado, mientras no se demuestre de un modo concluyente que podrá obtenerse en condiciones más económicas otra mayor para buques de 30 pies.

Lo primero es factible y no exigirá un gran sacrificio para la nación en relación á los beneficios que debe reportarle.

En efecto, los estudios y dragados que se practican en la barra de Punta del Indio, que como es sabido constituye el único obstáculo para la entrada del Río de la Plata de los buques con calado mayor de 24 pies en las mareas, han demostrado que ese inconveniente podría desaparecer para el paso de buques de 27 pies, con la profundización de 3 1/2 pies más debajo de los fondos de 20 pies que tiene esa barra en una extensión de 60 kilómetros, pues el dragado ejecutado á 23 1/2 pies en 15 kilómetros resulta conservarse económicamente hasta el presente, induciendo á suponer que así se conducirá en el resto de su extensión.

Como esta profundización deberá efectuarse en toda la longitud del paso con los nuevos elementos que se adquirirá cuando vuestra honorabilidad acuerde los fondos solicitados al efecto, se ha creido conveniente, como se propone, adoptar la manera de aprovecharla en las mejores condiciones posibles para que llene los fines que determinaron el trabajo ó sea para que los buques de 27 pies de calado puedan entrar en los puertos sobre el Río de la Plata y particularmente al de Buenos Aires.

En el mensaje anterior, el acceso á este último puerto se preveía por el canal costanero que se ha mencionado, proyectado con 26 pies de hondura para el paso de buques con 30 pies de calado contando con la profundización á 26 pies de la barra de Punta del Indio; pero como la posibilidad de realizar y mantener económicamente esta profundización no se ha demostrado todavía de un modo concluyente, aunque teóricamente pueda admitirse, se ha pensado que sería prudente buscar la solución por el momento en los canales de que se dispone porque podría resultar más económica, desde que para la profundización á 24 1/2 pies, sólo se invertiría alrededor de 1.000.000 de pesos moneda nacional en tanto que la construcción del canal costanero no exigiría menos de 20.000.000 de pesos oro sellado.

Si bien es cierto que el primer caso se trataría de una capacidad de hondura para buques de 30 pies, pero sin seguridades de su aprovechamiento, independiente de otras ventajas que pudiera ofrecer esta construcción, también lo es la evidente importancia que daría al puerto la facilidad de entrada para buques de 27 pies.

Aún cuando para la capacidad á que se aspira, esta limitación sería de condiciones modestas, hay que convenir que ella significa, sin embargo, un adelanto de la mayor trascendencia para la navegación de ultramar que se dirige al puerto de Buenos Aires, concurriendo por otra parte al fin á que se desea llegar para la entrada de buques de 30 pies, de manera que si se obtuviese un resultado satisfactorio en los ensayos experimentales para la profundización de los canales, se habría ejecutado una obra utilísima para ese efecto.

A esto debe agregarse que el Poder ejecutivo considera que la construcción del ensanche debe hacerse previendo la profundización á 30 pies sólo en la primera sección, mientras no se demuestre que podrá conseguirse la correspondiente en Puntadel Indio.

Es verdad que esta previsión ofrece alguna eventualidad, pero el Poder ejecutivo piensa sin embargo, que conviene el pequeño sacrificio que importará á la nación teniendo en cuenta la posible ventaja que realizaría en el caso probable de obtener la profundización expresada.

Si durante la ejecución de la primera sección se consiguiera resultados favorables en Punta del Indio, todas las obras del ensanche del puerto se harían de manera que puedan

utilizarla, y entonces habría llegado la oportunidad de resolver respecto al canal de acceso correspondiente sujeto á lo que indiquen los estudios y ensayos que se practicarán.

Debe advertirse á vuestra honorabilidad que así como hasta hace poco tiempo el problema de profundización en la barra de Punta del Indio, considerado impracticable, con los ensayos que se efectúan, están produciendo resultados que no se sospechaban, podría suceder lo mismo con respecto á la profundización de los canales y estudios de su defensa para precaverlo de los rellenos que aumentan en razón directa de su profundización.

Si se consiguiera un sistema de defensa que evitara los dragados de conservación de la proporción que hoy deben hacerse, se ahorraría la nación las ingentes sumas que se invierten actualmente en ellos y la que habría de requerirse para su mayor profundización que necesariamente será mucho más costosa; de manera que aunque la obra importara una docena de millones, estaría compensada por las cantidades que habrían de ahorrarse por la conservación, además de las grandes ventajas que reportaría la capacidad de hondura del puerto, dejando éste de ser carga para la nación, porque permitiría amortizar ampliamente las sumas invertidas en su construcción, constituyendo una obra verdaderamente económica.

Con la suma que se indica en el proyecto de ley podrá construirse alrededor de unos 6.000 metros de muelle para operaciones de carga y descarga con todas sus instalaciones accesorias, que podrán terminarse en cinco años, lapso de tiempo de que se dispondrá sin inconveniente para el movimiento del puerto actual aún con el aumento que éste experimenta cada día más, con la realización del proyecto á consideración de vuestra honorabilidad para la instalación de nuevos depósitos, vías y otros acomodos que harán producir un rendimiento mayor á una parte del puerto, calculado para aumento del servicio que se requerirá en estos cinco años.

Como se ve, esta construcción está destinada á llenar necesidades próximas y el Poder ejecutivo considera que debe darse por terminado el período de las vacilaciones preliminares á la realización de toda obra pública de la importancia de la que se trata, siendo esta la oportunidad precisa en que debe resolverse de una vez la ejecución de los trabajos porque una pérdida de tiempo sería sumamente perjudicial á los intereses de la nación.

En cuanto á la parte financiera del proyecto, el Poder ejecutivo, consecuente con las opiniones que ha comprometido en el mensaje que acompaña al proyecto de presupuesto para el año próximo, no propone para realizarlo, ni aumento de impuestos ni emisión de títulos, ni un nuevo empréstito. La obra se costeará á sí misma, á la vez que se dará un empleo reproductivo á los excedentes de aquellas rentas que se consideran más directamente beneficiadas con la ampliación del puerto de la Capital.

El Poder ejecutivo se permite encarecer á vuestra honorabilidad la más pronta sanción del proyecto de ley acompañado, que á su juicio consulta una verdadera conveniencia para los intereses públicos.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
C. MASCHWITZ.

— Ocupa su asiento en el recinto el señor ministro de obras públicas don Ezequiel Ramos Mexía.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Este proyecto, señor presidente, reviste una importancia excepcional, por sí mismo y por la considerable erogación que impondrá al erario público, si llega á ejecutarse.

Se trata del ensanche del puerto de la capital.

La comisión despachó este asunto el año pasado y estuvo pendiente de la consideración de la honorable cámara durante las postrimerías del período de sesiones, quedando sin sancionarse. Vuelto á la comisión, ésta lo presenta en una forma que importa una modificación esencial respecto á su anterior despacho.

El año pasado, el entonces ministro de hacienda, doctor Lobos, mandó el proyecto á la cámara sujetando la ejecución del ensanche del puerto de la Capital á un plan financiero que consistía en aplicar á las obras los sobrantes de rentas que hubiera sobre el cálculo de recursos de ese año.

El señor ministro acompañó una memoria á su proyecto, en la cual demostraba que estos sobrantes eran, de años atrás, muy considerables, á punto tal que si se hubiera aplicado el procedimiento con los sobrantes de tres años, se hubieran cubierto los veinticinco millones de pesos oro en que se calculaba el costo de las obras. La comisión acogió el plan favorablemente, lo aceptó y lo consignó en su primer despacho. Pero ella entiende que la situación financiera ha cambiado, porque aquellos sobrantes ya no existen. Han sido absorbidos por las necesidades de la administración, cada día mayores; y, es indispensable, si se quiere hacer el puerto, acudir á una fuente de recursos más po-

sitiva. La comisión ha creído que era el caso de autorizar al Poder ejecutivo á hacer uso del crédito con destino á esta obra.

El importe de la obra se calcula en 25.000.000 de pesos oro, por lo que respecta á construcción de acomodos del puerto, diques, vías férreas, depósitos, aparatos de carga y descarga, y sobre todo accesos profundos.

Si el puerto se hiciera en donde á mi entender—y también es la opinión del señor ministro de obras públicas aquí presente—debe hacerse, que es en el paraje situado sobre la costa, al norte de la dársena norte, tendrá á su favor adelantada la construcción de ese murallón exterior, que se construirá de acuerdo con el ferrocarril al Pacífico, y respecto del cual tuve ocasión de informar en la sesión anterior.

Además de estos 25.000.000 de pesos oro, la comisión ha incluído en el presupuesto de las obras 2.000.000 de pesos oro, destinados á transformar en faros fijos las actuales instalaciones flotantes, en donde están situadas las varias luces que alumbran el canal de entrada al Río de la Plata, desde Punta del Indio hasta la extremidad del canal norte del puerto de la Capital.

Esta transformación está aconsejada, porque los faros situados en pontones flotantes no ofrecen seguridades completas á la navegación. Las cartas de navegación señalan estos faros con la indicación «no seguros, porque garrean durante los temporales». Y hace pocos días se publicaba la noticia de que uno de estos faros había sido movido de su sitio como cinco millas sobre el Banco Ortiz.

Naturalmente, dando á estas instalaciones una situación fija, la seguridad de la navegación será mayor, el crédito del puerto de la Capital será también mayor, y mayores las conveniencias para el comercio y para el país en general.

La inversión de dinero en esta suma tan considerable no debe alarmar á la cámara, porque se trata de obras destinadas á producir un interés muy apreciable de los fondos que en ella se inviertan.

En la actualidad, el puerto de la Capital da un interés de ocho por ciento sobre su capital. Tengo esta cifra en un apunte que me ha facilitado la oficina de servicio y conservación del puerto, que dirige el ingeniero Piaggio.

Según estos datos, el capital invertido actualmente en la construcción del puerto es de 40.000.000 de pesos oro y una fracción. El puerto ha producido el año 1907 la suma de 5.452.000 pesos oro.

Los gastos de explotación han ascendido á 2.213.000 pesos oro, lo que da un producto líquido de 3.239.000 pesos oro, que, sobre el capital invertido de 40.000.000, representan el ocho por ciento.

Por lo demás, señor presidente, el movimiento del puerto es creciente, año por año, y llega ya á cifras comparables con las de los puertos más activos del mundo, sin alcanzar, naturalmente, á las de Amberes, Hamburgo ó Londres, puertos antiguos y en los que se han gastado ingentes sumas.

El puerto de Hamburgo fué ensanchado hace pocos años, invirtiéndose en él 300.000.000 de marcos, sin contar lo que ya estaba invertido, que no era poco.

Los franceses ensanchan, actualmente, el puerto del Havre para dar acceso á buques de treinta pies de calado, y van á invertir en él, una suma equivalente á 35.000.000 de pesos oro.

El puerto de Liverpool cuesta en la actualidad 200.000.000 de pesos oro.

En países que se preocupan de desarrollar los puertos y las vías de navegación, como Estados Unidos, Holanda y Francia, las inversiones en las mejoras de estas vías y en los puertos respectivos, insumen cantidades que á nosotros nos parecerían enormes, dados los exiguos fondos que dedicamos á estos objetos.

Los Estados Unidos, en los últimos diez años han invertido á razón de veinte millones de pesos oro por año en la mejora de sus vías de navegación; y recientemente he leído un artículo, en una revista, que consideraba que esta suma era escasísima, y no respondía á las exigencias del desenvolvimiento comercial de aquel país.

La Holanda, que tiene dos mil millas de navegación interior, lleva invertida una suma equivalente á mil quinientos millones de pesos oro.

La Francia, cuyos canales interiores son famosos por el magnífico estado de mantenimiento en que se encuentran y los grandes servicios que prestan á los transportes, tiene invertida, en sus cuatro mil millas de canales, una suma de mil millones de pesos oro.

Se ve, pues, que si la República Argentina hace ahora el esfuerzo de in-

vertir veintisiete millones de pesos oro en el ensanche de su puerto principal y en la mejora de las entradas del Río de la Plata, para la navegación universal, no hará un sacrificio que no sea proporcionado á los beneficios que de esta inversión debe esperar.

El proyecto consigna, además, una disposición muy previsora, y que es de desear se convierta en realidad, cosechándose de ella un gran beneficio, en el sentido del ahorro de desembolsos que suben anualmente á sumas de mucha consideración. Se dispone por uno de los artículos del proyecto que el Poder ejecutivo está autorizado á profundizar uno de los canales de entrada del puerto de la Capital, dándole veinticuatro y medio pies en aguas bajas ordinarias, en vez de veintidós que tiene ahora, y se le autoriza, también, para defender este canal, mediante obras de defensa longitudinales que podrán dar por resultado, así se espera, la supresión completa del gasto de dragado.

Si el problema se llegara á resolver en este sentido, el erario público ahorraría alrededor de un millón de pesos anuales y los rendimientos del puerto, en ese caso, serían mucho mayores de lo que son ya ahora.

Las exigencias del comercio, señor presidente, en favor del ensanche del puerto de la Capital, son cada día de carácter más apremiante, y están fundadas en el movimiento creciente que el puerto ha llegado á tener.

El año 1907, á que me he referido, entraron al puerto de la Capital 29.178 buques con 13.335.737 toneladas de registro. El movimiento de mercaderías ascendió á 4.360.000 toneladas; el de importación y el de exportación á 2.900.000 lo que hace un total de 7.260.000 toneladas efectivas.

Un movimiento semejante, indica la necesidad de aumentar la capacidad de las obras, á fin de que el comercio pueda tener el desarrollo que ya no permiten las instalaciones actuales.

La comisión no ha creído conveniente traer á la consideración de la cámara la cuestión de dónde, cómo y en qué forma han de hacerse las obras de ensanche; ha creído mejor dejar estos puntos, esencialmente técnicos, á la resolución del Poder ejecutivo, dándole una autorización de carácter general que le permita, con los asesores técnicos de que dispone, buscar la mejor de las soluciones.

En cuanto á la forma de adjudicación de la obra, el proyecto dispone que el Poder ejecutivo la contrate con empresas de reconocida competencia mediante un concurso. De manera que el Poder ejecutivo estará habilitado á pedir el contingente de la iniciativa particular para resolver la parte técnica de la obra, ó sea la adopción del mejor plano posible. En cuanto á la parte financiera, los mismos proponentes de planos podrán ser los que ofrezcan al gobierno los recursos necesarios para ejecutarlos.

El proyecto, por lo demás, contiene todas las disposiciones relativas á la garantía y seguridad de las propuestas, mediante fuertes depósitos, y exige que las responsabilidades de los proponentes sean debidamente comprobadas.

Sancionado este proyecto, el comercio de la República, tomará nuevos impulsos, porque habrá obtenido un órgano que actualmente es insuficiente para su desarrollo.

No bastará que se ejecuten, sin embargo, las obras que el proyecto dispone, si no son debidamente aprovechadas.

En la actualidad, el puerto contiene instalaciones que podrían rendir más de lo que rinden, si fueran puestas á contribución en una forma mejor.

Aprovecho la ocasión de estar el señor ministro de obras públicas presente para hacer notar cómo el puerto actual de la Capital se encuentra en un estado, puede decirse, inconcluso, faltándole completar todas las instalaciones del lado exterior y algunas del lado interior, como ser, por ejemplo, el depósito del dique número 4, que se quemó hace dos años y que no ha sido reedificado. Es lamentable este estado de cosas.

El Congreso sancionó una ley el año pasado autorizando al Poder ejecutivo á invertir la considerable suma de nueve millones de pesos oro en la dotación, al puerto de la Capital, de todas las instalaciones que le faltan. Esa ley no ha tenido principio de ejecución.

Al informar favorablemente el proyecto despachado por la comisión, como acabo de hacerlo, hago votos por que las construcciones que por él se autorizan se lleven á cabo, y no solamente se lleven á cabo, sino que se aprovechen. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

Después del luminoso informe que acaba de hacer el miembro informante de la comisión respecto de este asunto, no tengo nada que agregar en nombre del Poder ejecutivo, á quien represento en este caso.

Debo sí, si la honorable cámara me permite, contestar las últimas palabras del señor diputado por la Capital.

El Poder ejecutivo está sumamente interesado en que se construyan estas obras de ampliación ó de terminación, mejor dicho, del puerto de la Capital, lo más pronto posible. Pero estando todo listo para sacar á licitación la construcción de estas obras, ha habido disidencias de carácter técnico y aún de carácter económico, diré así, respecto de la forma de llevarlas á cabo, porque se ha creído por algunos ingenieros que asesoran al gobierno en estas cuestiones, que podrían hacerse con alguna economía.

Es un asunto que ha motivado una lamentable pérdida de tiempo, pero que está á punto de resolverse de un momento á otro, motivado por disidencias entre la administración del puerto y la dirección de hidráulica, respecto nada más que de la forma de llevarlo á cabo. Por lo demás, estamos todos de acuerdo en que debe hacerse á la mayor brevedad posible.

En esta situación, está pendiente de la resolución definitiva que al respecto debe adoptar el ministerio de hacienda; y es por eso que el minsterio de obras públicas, que sólo está encargado de construír, de ejecutar, no ha podido aún sacar la obra á licitación, como habría sido su deseo.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Deseo hacer una pequeña aclaración á las palabras del señor ministro.

El proyecto que sancionó el Congreso el año pasado autorizando al Poder ejecutivo á invertir nueve millones de pesos oro en determinadas obras en el puerto de la Capital, se basaba en un proyecto del mismo Poder ejecutivo, proyecto que determinaba las construcciones que debían hacerse, la forma en que debía obtenerse el dinero para llevarlas á cabo y la forma en que debían ser explotadas.

La comisión de obras públicas se ciñó escrupulosamente al plan propuesto por el Poder ejecutivo, en un proyecto de ley que fué sancionado por la cámara, lo fué igualmente por el Senado, y se convirtió en ley.

De manera que existe una ley sancionada por el Congreso, en acuerdo absoluto con el Poder ejecutivo, que éste no ha puesto en ejecución, porque ha cambiado de manera de apreciar el problema en cuestión.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Para una rectificación.

No es que haya cambiado de opinión el Poder ejecutivo. La autorización que tiene por esa ley le permite modificar la forma, y posteriormente han ocurrido dudas respecto de la conveniencia de introducir algunas modificaciones que harían más económica la obra, pero sin el propósito de demorarla, y al contrario, con la intención de llevarla adelante, como acabo de decirlo.

Sr. Mitre—Sin embargo, ha pasado un año sin que las obras se ejecuten.

Yo no hago responsable al señor ministro de obras públicas; sólo hago notar esta incongruencia: una ley sancionada por el Congreso de acuerdo con el Poder ejecutivo, después de un año no ha sido puesta en ejecución, cuando necesidades apremiantes del comercio reclaman la construcción de más depósitos, galpones y vías férreas.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Para pedirle al señor miembro informante tenga la deferencia de manifestar si estas obras autorizadas por la ley anterior están comprendidas en las que importan, según este nuevo proyecto, veintisiete millones de pesos oro.

Sr. Mitre—Las obras sancionadas por la ley del año pasado deben efectuarse en el puerto actual, y este proyecto se refiere á obras que deben hacerse fuera del puerto actual, para ensancharlo.

Sr. Ortiz de Rozas—De manera que comprendidas unas y otras obras, son treinta y seis millones de pesos oro?

Sr. Mitre—Si, señor.

Sr. Ortiz de Rozas—Nada más.

—Se vota el despacho en general y es aprobado.

—Se aprueban sin observación los artículos 1° á 8°.

—En discusión el 9°.

Sr. Méndez Casariego — Pido la palabra.

Me parece que al final de este artículo debe haber un error; por lo menos, no lo entiendo.

Dice el artículo que las maquinarias, materiales, útiles y artículos necesarios para la construcción de esta obra estarán exentos de derechos de aduana y demás. Hasta ahí, muy bien. Pero luego dice que los contratistas de las obras estarán exentos de todo impuesto nacional ó municipal. ¿Qué impuestos pueden tener los contratistas para que se les exima de los nacionales y provinciales, á ellos y no á las obras y materiales de construcción?

Sr. Mitre—Señor presidente: como se calcula que la obra será contratada con un particular y éste tendrá que instalarse para ejecutarla, incurriría en el impuesto municipal, como incurre todo vecino; y por este proyecto se le exonera de ese impuesto. Eso es, y nada más.

Sr. Carlés (M.)—Yo creo, señor diputado, que con eliminar las palabras «y los contratistas de», queda el pensamiento completo.

Sr. Méndez Casariego—Perfectamente.

Sr. Van Gelderen — Suprimiendo las palabras «los contratistas de» quedarían: y las obras de todo impuesto nacional ó provincial».

Sr. Mitre—Todo contratista de obras en el municipio incurre en impuestos.

Sr. Méndez Casariego—Me parece que lo que correspondería sería suprimir la segunda parte.

Sr. Presidente—El señor miembro informante ha dado la explicación muy satisfactoriamente en el modesto entender de la presidencia: es para eximir á los señores contratistas de los impuestos municipales que necesariamente han de gravitar sobre ellos.

Sr. Mitre—Impuesto que tiene todo contratista de una obra particular.

—Se da por aprobado el artículo en discusión.

—Pasan sin observación los siguientes, hasta el 12 inclusive.

—En discusión el artículo 13.

Sr. Ministro de obras públicas Desearía saber si habría algún inconveniente, por parte de la comisión, en que en vez de limitar á 26 pies al cero la autorización para profundizar los canales de entrada, se estableciera 28 pies, porque talvez habría conveniencia en fijar esa cifra.

Es posible que así sea, no lo aseguro; y creo que no habría ningún inconveniente en hacer este cambio.

Sr. Mitre—La comisión aceptó la cifra de 26 pies al cero de aguas bajas ordinarias, fundándose en un informe del ingeniero Corthell sobre los canales de entrada, en que se establecía que hasta 26 pies de profundidad se puede conservar el canal con defensa por menos costo que el que importa la conservación sin defensa, aun siendo la profundidad menor como es actualmente: 22 pies.

Pero si el señor ministro quiere hacer el ensayo de dar á los canales una profundidad mayor, á ver si resulta económica, por mi parte, y creo interpretar la opinión de la comisión, no habría inconveniente en dar esta amplitud á la autorización; la experiencia dirá hasta qué punto es práctica.

Sr. Van Gelderen — Yo desearía que el señor ministro me dijera si con la suma que se ha dispuesto para dar la profundidad de 26 pies al cero, es decir con un millón y medio de pesos, le bastará para llevarla á 28 pies.

Sr. Ministro de obras públicas La parte en que yo deseo que se haga una modificación, se refiere simplemente á un ensayo, que será en un punto determinado y corto, para lo cual se autoriza á gastar la cantidad de un millón y medio de pesos.

Tengo una razón para hacer esta indicación, y es que hay en estudio un proyecto, todavía no presentado, pero que está en preparación, hecho por el ingeniero Piaggio, para hacer la profundización de los canales hasta 28 pies con revestimiento de fagina, en que el mayor encarecimiento de la obra procede de la conservación, porque cada pie más que se profundiza aumenta fuera de toda proporción los gastos de conservación; pero si se trata de revestir estos canales, como es la idea que se tiene en vista en este artículo, para evitar el aterramiento de los mismos, es posible que la diferencia no produzca tan grandes gastos. Sobre todo, como es una simple autorización y se trata de fijar un límite máximo, yo no creo que pueda haber ningún inconveniente en hacerlo. Si no conviene no se realiza; pero que no quede atado el Po-

der ejecutivo al límite máximo de veintiseis pies.

Sr. Méndez Casariego — ¿Podría decirme el señor ministro en cuánto calcula las mareas del puerto de la capital?

Sr. Ministro de obras públicas ¿Es á mí la pregunta?

Sr. Méndez Casariego—A la comisión ó al señor ministro.

Sr. Ministro de obras públicas No llegan hasta ahí mis conocimientos técnicos en materia de hidráulica y creo que estoy escusado de tenerlos.

Sr. Mitre—Siento no haber traído un libro especial que existe sobre la materia...

Sr. Presidente—No, señor, porque no están en discusión las mareas... *(Risas.)*

Sr. Méndez Casariego—Está en discusión el punto por una razón muy sencilla que voy á explicar.

En este proyecto se calcula dar al puerto 30 pies con marea. Si la marea se calcula en 3 ó 4 pies, es inútil darle los 28 pies que pide el señor ministro, pues con ellos y los cuatro de la marea, tendremos 32 en el canal y 34 en los diques, de modo que serán excesivos los 28 pies.

Esta es la razón que tengo para pedir el dato.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

En el puerto de la Capital se observa el fenómeno de las mareas, pero con una intensidad débil, tan débil que cualquier viento la perturba.

Las mareas equinoxiales suelen subir á seis y hasta nueve pies, pero los vientos modifican este fenómeno extraordinariamente. Hoy, por ejemplo, con el viento sudeste que sopla, está inundada la Boca, Palermo y el Tigre. Es una gran marea extraordinaria causada por el viento.

En el puerto de la Capital existe el mareógrafo, que es el aparato que marca el nivel de las aguas y lo registra. Este registro muestra el estado medio de las aguas, es decir aquel en que se encuentran el mayor número de veces ó de horas durante el término de un año. El cero del mareógrafo es una línea fija que se refiere al peristilo de la catedral y se ha fijado diez y nueve metros y algunos centímetros abajo de ese nivel invariable. Este es el cero del puerto de la Capital.

Las aguas se encuentran generalmente arriba de ese cero. Siempre hay uno ó dos pies arriba.

Sr. Ministro de obras públicas Generalmente dos.

Sr. Mitre—De manera que cuando se habla del nivel referido á ese cero se puede contar con que ejecutadas las obras habrá disponible una profundidad de dos pies más. Si autorizamos que el canal del norte de entrada al puerto de la Capital se excave á 28 pies, se puede contar con que la mayor parte de las horas del día, durante las cuales se hace tráfico de entrada y salida de buques, habrá treinta pies de agua.

En la barra de Punta del Indio había antes 18 pies en marea ordinaria, pero generalmente la marea agregaba dos ó tres pies más y los buques podían cortar otros dos ó tres pies por la naturaleza blanda del lecho. De manera que en lugar de 18 pies, había 24. Actualmente el canal sud de entrada al puerto de la Capital tiene 19 pies en aguas bajas y el del norte 22, en aguas bajas ordinarias.

Por este proyecto se dispone que este sea ahondado.

Ahora, la pregunta del señor diputado Méndez Casariego es muy oportuna.

Habrá seguramente dos pies más de hondura cuando la marea marque cero; pero este nivel no es permanente, porque las aguas descienden bajo el cero: es una perogrullada y excuso entrar en mayores detalles.

Sr. Méndez Casariego—Muy interesante la conferencia del señor diputado...

Sr. Mitre—Demasiado honrado...

Sr. Méndez Casariego—... pero no ha contestado lo que yo quería saber.

Naturalmente que no he querido referirme para nada á estas mareas producidas por los vientos del sur sino á los movimientos ordinarios de las mareas, porque entiendo que se ha de haber tomado una base para referir, tanto los diques como los canales, al cero de las mareas.

Se dice que los diques tendrán 30 pies con marea, y yo quiero saber para relacionar esto con el canal, cuál es la cantidad de pies en que se calcula la marea para el organismo de este proyecto, que yo lo considero bien despachado por la comisión y que yo lo hubiera votado por las mismas razones que ella ha dado; pero que no sé porqué se agregan estos dos pies; lo que me parece inútil, desde el momento que con los 26 pies y la marea se va á tener la misma profundidad en el canal.

Sr. Mitre—Yo no veo esa palabra *marea* en la ley.

Sr. Méndez Casariego—Yo sí la veo. El artículo 10 dice: «Las obras se construirán en el concepto de que podrá darse una profundización suficiente á los diques y canales, para la entrada de buques de treinta pies de calado, aprovechando las mareas», etc.

Sr. Mitre—Ese es otro artículo. Yo me refiero al 13, que es el que estamos tratando.

Sr. Méndez Casariego—Es otro artículo, pero que supone que el puerto es un puerto de marea.

Sr. Mitre—Las mareas más frecuentes pueden calcularse en cinco pies.

Sr. Méndez Casariego—Mi observación es esta: si la marea es de cinco pies y en el canal va á haber 28 pies al cero, quiere decir que tendrá una profundidad de treinta y tres pies, y el máximum que se necesita en los muelles es de treinta pies, es decir, que vamos á darle inútilmente tres pies más.

Sr. Mitre—Padece una confusión inexplicable el señor diputado. La marea es la diferencia de nivel que hay entre el estado ordinario del agua y su altura máxima ó mínima: marea creciente y descendente. En el puerto abundan más las primeras. De cinco pies es la oscilación más frecuente. Si la entrada del buque coincide con la marea creciente, no hay dificultad; pero cuando la marea baja, entonces es distinto. Para este caso, si se excava el canal á los 28 pies bajo cero, un buque de ese calado no podrá entrar, y tendrá que esperar el repunte de la marea.

Sr. Ministro de obras públicas El señor diputado parece presumir que en el caso de marea, el agua va á subir en el canal á 33 pies, porque ha llegado á 5 más sobre el cero respecto de los 28 pies que tendría á esa altura, y que en el dique se conservará á 30 pies sin sentir el efecto de la marea, lo que es inadmisible.

El puerto debe ser más profundo que el canal, porque hallándose un buque anclado en el puerto, está expuesto á las bajantes y debe haber allí un mínimun de profundidad suficiente para que no sufra perjuicios.

En cuanto á la profundidad de 28 pies, no se puede negar que siempre rerá más favorable que la de 26, porsue los buques con igual calado estaqán en mejores condiciones.

Sr. Méndez Casariego — ¡Es indudable! Si tuviera cuarenta pies sería mejor todavía, porque de esa manera quedarían previstas las evoluciones futuras de la marina mercante. Pero yo no me refiero á eso.

A mi vez, diré que encuentro un error inexplicable en las palabras del señor miembro informante.

El dique tendrá como excavación máxima treinta pies, porque así está calculado, contando las mareas. Es natural que si la marea es extraordinaria, la profundidad será mayor; pero hablamos del movimiento regular de las aguas.

Sr. Ministro de obras públicas—Son treinta pies bajo cero.

Sr. Méndez Casariego—No, señor; utilizando la marea. Estoy leyendo, no estoy improvisando.

El artículo dice: «Las obras se construirán en el concepto de que podrá darse una profundización suficiente á los diques y canales para la entrada de buques de treinta pies de calado, aprovechando las mareas», es decir, que con los cinco pies de marea, va á tener los treinta pies. Para esto es que se construyen los diques con exclusas; para que no queden los buques en seco, y en la mayor parte de los puertos se aprovecha de la marea para la salida de ellos,

Pero en fin, no insisto, quería simplemente salvar esta incongruencia que yo encuentro entre estos dos pies que se le quiere dar al canal, y la profundidad que se le da al puerto, porque me parecen desproporcionadas estas profundidades.

Sr. Presidente—Muy bien. Calmada la marea, se votará el despacho de la comisión con el aumento de dos pies propuesto por el señor ministro.

—Se vota el artículo y es aprobado, quedando en estos términos:

Art. 13. Autorízase igualmente al Poder ejecutivo para profundizar uno de los canales de entrada al puerto de la Capital á veinticuatro y medio piés al cero, debiendo ejecutar el dragado necesario con sus propios elementos, por administración; y también para ensayar la conservación, mediante defensas longitudinales, de uno cualquiera de los canales indicados, á 28 pies al cero sobre una extensión de 2 kilómetros más ó menos.

En estos trabajos podrá invertirse hasta la suma de 1.500.000 pesos moneda nacional,

los que se tomarán de rentas generales mientras no se incluya en la ley general de presupuesto.

—El artículo 14 es de forma.

Sr. Presidente — Queda sancionado.

25

COMUNICACIÓN AL SENADO

Sr. Carlés (M.)—Si es que el señor presidente no continúa con la autorización que la cámara le dió en la sesión anterior, yo la repito, á fin de que se le autorice á pasar los asuntos en revisión al honorable Senado.

—Apoyado.

Sr. Presidente — La presidencia tiene la intención de levantar hoy la sesión en el momento oportuno, y entonces hará la comunicación.

26

FERROCARRIL

DE MAR DEL PLATA Á RUFINO

A la honorable Camara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por los señores Jáuregui y compañía sobre construcción de un ferrocarril de Rufino á Mar del Plata, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Concédese á los señores Jáuregui y compañía el derecho de construir y explotar una línea férrea que arrancando del puerto de Mar del Plata (Buenos Aires), termine en Rufino (Santa Fe), cruzando los partidos de Balcarce, Tandil, Azul, Olavarría, Bolívar, Pehuajó, Lincoln, General Pinto y General Villegas.

Art. 2º La línea será de trocha de un metro 676 mm.

Art. 3º A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de 50 kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los tres años de iniciados los trabajos.

El concesionario incurrirá en una multa de 40.000 pesos si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4º Esta concesión se sujetará en un todo á la ley núm. 5815, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 5º El trazado de estas líneas deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6º Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4º de la ley número 5815, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación, á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 7º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 29 de 1908.

Emilio Mitre—M. Carlés — M. Van Gelderen — J. Barraquero.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

La comisión de obras públicas no ha tenido ninguna dificultad en despachar este proyecto de ley, porque se trata de una concesión en las mismas condiciones de casi todas las despachadas ya, con la especialidad de que se trata de una línea que en vez de ser paralela corta á las líneas ya concedidas. Es para unir el puerto de Mar del Plata con una de las estaciones más importantes del centro de la República: Rufino.

Dados estos antecedentes, creo que la cámara no tendrá inconveniente en prestar su sanción á este despacho.

No tengo más que informar.

Sr. Presidente—Se votará en general el despacho de la comisión.

—Resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 1º.

Sr. Luro—Pido lá palabra.

Para indicar la conveniencia de que en este artículo se diga: del puerto que se construyere en Mar del Plata,— porque hoy por hoy, el puerto no es más que una esperanza de esa población marítima,—ó en su defecto, costa atlántica.

La redacción del artículo es vaga y conviene fijar con precisión el punto de arranque del ferrocarril.

Sr. Barraquero—No se puede decir, en absoluto, que no haya puerto en Mar del Plata, porque existe uno aunque de poca importancia, y hay también un muelle.

Por otra parte, como se trata de una de las zonas más ricas de la república, no sólo hay un puerto á construir sino que hay otras peticiones que están en trámite ante la comisión para puertos menores. Así es que podría decirse más bien: pueblo de Mar del Plata.

Sr. Luro—La cuestión es precisar el punto de arranque.

No sólo no me opongo al proyecto, sino que lo apoyo, pero deseo que el punto de arranque del ferrocarril sea, como he dicho, preciso.

He cambiado ideas con el presidente de la comisión, quien ha encontrado muy atinado el agregado, por el que se establece que la línea arrancará del puerto que se construya en la costa atlántica.

Sr. Barraquero—Me parece más propio establecer que sea desde la costa atlántica, porque pueden construirse varios puertos.

Sr. Luro — Podría ponerse: «que arrancando de la costa atlántica en Mar de Plata.»

Sr. Barraquero—La comisión no tiene inconveniente en aceptar en esa forma.

Sr. Carlés (M.)—Esta misma empresa Jáuregui y compañía ha solicitado la construcción de un puerto en Mar del Plata.

Por eso, el despacho, al decir: una línea férrea «que arrancando del puerto de Mar del Plata», se ha querido referir al puerto que estos señores Jáuregui y compañía tienen solicitado. De manera que está bien el despacho de la comisión.

Sr. Luro—Pero no está despachada todavía esa solicitud.

Sr. Carlés (M.)—Espera la oportunidad.

Sr. Luro—Es que en esa cuestión del puerto de Mar del Plata, hay que tener en cuenta no sólo lo que se ha de conceder, sino lo que se ha acordado ya por el honorable Congreso.

Hay ya una concesión acordada hace dos años á un señor Taglione, que hasta hoy no es más que una esperanza, porque entiendo que ni los estudios se han aprobado. Ahora, estos señores Jáuregui solicitan autorización para hacer un puerto en otro punto, porque la costa ofrece tres ó cuatro ubicaciones para puerto; pero hay una que está particularmente indicada, por las aguas hondas que existen en la proximidad de la costa. De manera que si ponemos que este ferrocarril arrancará de la costa, servirá para todos los puertos.

—Se aprueba el artículo 1º en la siguiente forma:

Concédese á los señores Jáuregui y compañía el derecho de construir y explotar una línea férrea, que arrancando desde la costa oceánica en la ciudad de Mar del Plata (Buenos Aires), termine en Rufino (Santa Fe), cruzando los partidos de Balcarce, Tandil, Azul, Olavarría, Bolivar, Pehuajó, Lincoln, General Pinto y General Villegas.

—Se aprueban sin observación los artículos 2º, 3º, 4º y 5º.

- Se aprueba el artículo 6º, en la siguiente forma:

Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4º de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de via. En caso de no efectuarse el depósito dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión. Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4º de la ley número 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida en el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

—Se aprueba el artículo 7º.

Sr. Presidente — Queda sancionado.

Se levanta la sesión.

—Son las 6 y 45 p. m.

SEPTIEMBRE 7 DE 1908

38ª REUNIÓN. 21ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Anchorena, Arias, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Barraza, Calderón, Calvo, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (M.), Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crespo, Day, Doyhenard, Drago, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Ibáñez, Iriondo, Lacasa, López Mañán, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Padilla, Peña, Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla. — **Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Amaya, Argerich, Breard, Campos, Candioti, Carles (C.), Crouzeilles, Fernández, García (L.), López, Moyano (V.), Olivera (B.), Paz, Pera (C. L.), Ruiz Moreno, Sosa Carreras, Terán, Varela.—**Sin aviso:** Bejarano, Castañeda Vega, Freyre, Guido Lavalle, Mugica, Meyer Pellegrini, Orzábal, Ruiz Huidobro, Terrosa.

SUMARIO Nº 88

1

Autorización á la presidencia para aprobar el **acta** de la sesión anterior.

2

Se resuelve fijar las 8 y 30 como **hora de entrada á sesión**, pasada la cual, si falta quorum, se publicará el nombre de los diputados inasistentes.

3

Comunicaciones del Senado.

4

Despacho de las comisiones.

5

Diversas peticiones particulares.

6

Proyecto de ley, por el señor diputado Eliseo Cantón, mandando ejecutar obras de **canalización en el río Gualeguay, hasta el** puerto Barriles.

7

Proyecto de ley, por los señores diputados G. del Barco é L. Ruiz Moreno, sobre fundación de **establecimientos penales.**

8

Proyecto de ley, por los señores diputados Victorino Ortega y Ramón Moyano, autorizando al Poder ejecutivo á invertir 80.000 pesos en la adquisición de un **tren transporte** para pasajeros y carga destinado á la provincia de San Juan.

9

Proyecto de ley, por el señor diputado Ponciano Vivanco, acordando **pensión** á la señora Gertrudis Sánchez de Romero y á la señorita Armandina Romero.

10

Proyecto de ley, por el señor diputado J. A. Argerich, acordando **pensión** á la señorita Carmen López.

11

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **jubilación** á la señorita Dolores de las Carreras.

12

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando un **subsidio** á la señora Tomasa V. de Barrenechea, viuda del ex juez doctor Evaristo Barrenechea.

13

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **pensión** á la señora Salomé L. de Bialet Massé.

14

Mociones de preferencia en favor de los siguientes asuntos: *a*) pensión á **descendientes de guerreros de la independencia;** *b*) construcción de **líneas telegráficas** en la provincia de San Juan; *c*) construcción de **edificio para colegio nacional** en San Juan; *d*) provisión de **agua filtrada** á la ciudad de Chilecito; *e*) subsidio para la fundación de la **escuela Hipólito Vieytes.**

15

Aprobación de un despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al ministerio de justicia é instrucción pública por pesos 17.646,20 para **gastos de la Morgue.**

16

Mociones de preferencia en favor de los siguientes asuntos: *a*) construcción de un **dique en el río Tunuyán;** *b*) consideración de todos los despachos sobre **créditos suplementarios,** en la próxima sesión: *c*) permuta de terrenos, para **ensanche del Parque 3 de febrero.**

17

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley del diputado señor M. Argañarás, relativo á la liquidación de las **pensiones de los deudos de guerreros del Brasil.**

18

Aprobación de un despacho de la comisión de negocios constitucionales autorizando la devolución al Poder ejecutivo de las leyes vetadas relativas á **pensiones á descendientes de guerreros de la Independencia.**

19

Aprobación de un despacho de la comisión de guerra en el proyecto de ley del señor diputado Manuel J. Campos, sobre pensión vitalicia á los **jefes, oficiales y tropa de la campaña del Paraguay.**

20

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas, referente á la construcción de **líneas telegráficas** en la provincia de San Juan.

21

Mociones de preferencia en favor de los siguientes asuntos; *a*) construcción de un **muelle en Zárate;** *b*) **pensión** á la señora Mercedes Beruti de Ruiz.

22

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta cien mil pesos en la construcción de **edificio para el colegio nacional en San Luis.**

23

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley de los señores diputados A. P. García y W. Frías mandando practicar estudios para dotar de **agua filtrada á la ciudad de Chilecito.**

24

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **jubilación** á la señorita María J. Morel.

25

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones acordando **jubilación** á la señorita Amalia Mañé.

26

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley acordando **subsidios á dos hospitales.**

27

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones acordando un subsidio para la creación de la **escuela Hipólito Vieytes.**

28

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley del exdiputado señor Carlos Ponce, sobre construcción le un **puente carretero y dique en el río Tunuyán.**

29

Moción de preferencia en favor de los siguientes asuntos: *a*) Exoneración de derechos de importación para los materiales destinados al **alumbrado eléctrico** de la ciudad del Rosario de Santa Fe; *b*) colocación de una **placa conmemorativa** en la tumba del general Juan Martín de Pueyrredón.

30

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley relativo á la construcción y explotación de un **muelle en Zárate**.

31

Aprobación de un despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de ley del Poder ejecutivo referente á una permuta de terrenos entre el gobierno nacional y la municipalidad de la Capital para **ensanche del Parque 3 de febrero**.

32

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **pensión** á la señora Mercedes Beruti de Ruiz.

33

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando un subsidio de 150.000 pesos á los **hospitales Rawson y San Roque**, de la ciudad de San Juan.

34

Autorización á la presidencia para comunicar al Senado los **proyectos sancionados**.

35

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando un subsidio á los hospitales **San Martín del Paraná** y de **Clínicas de Tucumán**. —Mociones con igual objeto relativas á los **hospitales de Santa Fe y de Salta**.

36

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley exonerando de derechos de importación los materiales destinados al **alumbrado eléctrico del Rosario de Santa Fe**.

37

Moción de preferencia en favor de un despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de ley sobre **aumento de capital del Banco de la Nacion Argentina**.

38

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando un subsidio para la colocación de una **placa conmemorativa** en la tumba del general Juan Martín de Pueyrredón.

39

Se suspende la consideración del despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de ley del Poder ejecutivo sobre **aumento del capital del Banco de la Nacion Argentina**.

—En Buenos Aires, á 7 de septiembre de 1908, el señor presidente declara abierta la sesión á las 4 y 5 p. m.

1

ACTA

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Tratándose de una acta que es muy extensa porque comprende varias sesiones en las que se ha pasado á cuarto intermedio, hago moción á fin de que autorice á la presidencia para leerla y aprobarla.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Si hay asentimiento general, se procederá en la forma que indica el señor diputado por Tucumán.

—Asentimiento.

2

HORA DE SESIÓN

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Para preguntar cuál es la hora reglamentaria de asistencia.

Sr. Presidente—La que fija la honorable cámara, señor diputado.

Sr. Secretario Ovando—La honorable cámara ha señalado como hora de citación las 3, para entrar á sesión á las 3 y 30.

Sr. Piñero—Entonces, voy á hacer moción de que se cumpla el reglamento, porque no es sesión ordinaria, sino la que se celebra en día y hora reglamentarios.

Si estamos citados para las 3, debemos entrar á sesión á las 3 y 30, con la tolerancia establecida de media hora.

Insisto en mi moción de que se cumpla el reglamento y se publique el nombre de los inasistentes.

Sr. Presidente—La presidencia entiende, de acuerdo con la moción del señor diputado, que es su deber, si á las 3 y 30 no hay número, mandar cerrar el libro de asistencia.

—Se va á votar la moción en ese sentido.

Sr. Ortiz de Rozas—Y que se publique el nombre de los inasistentes.

Sr. Piñero—Sí, señor.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción en esa forma.

—Se vota la moción, y es aprobada.

3

COMUNICIONES DEL SENADO

SANCIÓN DEFINITIVA:

—Proyecto de ley autorizando la prolongación del ferrocarril del Oeste desde Banderaló á Bagual.—(*Al archivo*).

4

DESPACHO DE LAS COMISIONES

OBRAS PÚBLICAS:

—En el proyecto de ley del señor diputado Padilla autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta 15.000 pesos en la construcción de puentes en la ribera de San Isidro sobre el Arroyo Sarandí.

—Y en la solicitud de la municipalidad de Zárate sobre concesión de una zona de terrenos en las costas del río Paraná.

AGRICULTURA:

—En el proyecto de ley en revisión autorizando al Poder ejecutivo para aceptar la donación gratuita ofrecida por el señor Tomás Masson y coronel Remigio Gil de varios lotes de terreno en Santa Rosa de Toay.

PETICIONES:

—En el proyecto de ley de varios señores diputados, acordando pensión á la señora María Josefa Pardo de Acuña.

—En el proyecto de ley de varios señores diputados, acordando pensión á la señora Elena H. de Rodríguez.

—Y en las solicitudes presentadas por las siguientes personas: Antonio Acuña, Martina C. M. de Antelo, María Amelia y Agustina Abella Victorica, Angela Bruland, Adelaida Blanco, Valentina Domínguez de Barbosa, Matilde Reissig de Corrales, Trinidad Risso de Denis, Juana Elena Linera, Simona F. de Manzanares, Carmen L. de Mayorga, Casimira y Saturnina Mieres, Celina Massot, Miguel S. Omar, Felisa Díaz de Pacheco, Nemesia Paz, Pascuala H. de Rodríguez, Dolores Ponce de Rodríguez, Herminia Villoldo de Rosende, Eugenia M. de Reparaz, Ernestina Agrelo de Sagastizábal, Amalia Schuster, Genoveva Viera y Regalada F. de Merlo.

5

PETICIONES PARTICULARES

—La sociedad fomento rural é industrial de La Pampa solicita el pronto despacho del proyecto del señor diputado Emilio Mitre, sobre concesiones para construir ramales de 75 kilómetros.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Daniel M Flores solicita un premio en tierras como expedicionario al Río Negro.—(*A la comisión de guerra*).

—El presidente de la comisión de caminos del departamento Colín (Córdoba), solicita una subvención para construir dos puentes sobre el Río Ceballos.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La congregación «Hijas de María» de la capilla de la Inmaculada Concepción, solicita un subsidio.—(*A la comision de presupuesto*).

—Vecinos de la parroquia del Carmen, de la Capital, solicitan un subsidio para la terminación de una capilla. (*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad «Tiro argentino del norte», de Tucumán, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Vecinos del pueblo de Empedrado (Corrientes), solicitan un subsidio. —(*A la comisión de presupuesto*).

—La rectora del colegio de la Sagrada familia, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión pro escuela general San Martín solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad protectora Belgrano, de Mercedes (Corrientes), solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Las comisiones de fomento de Realicó, General Pico y Macachín (Pampa Central), solicitan un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: Teresa L. de Sánchez, Elvira V. de Cortínez, Amalia Meneses, Dolores C. de Perramón, Rita Córdoba

de Córdoba, Nicolasa B. de Cañete, Isabel Gerardo, Carmen S. de Saavedra, Adelina y Julia Salvadores, Martín Matheu, Dolores Artayeta de Sagastizábal, Matilde Martínez de Vega Segovia.—(*A la comisión de peticiones*).

6

CANALIZACIÓN

DEL RÍO GUALEGUAY HASTA PUERTO BARRILES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para ejecutar las obras de rectificación y canalización del río Gualeguay hasta Puerto Barriles, que han sido proyectadas por la comisión nacional nombrada ad hoc el año 1895, previa verificación de los mismos por el departamentode obras públicas.

Art. 2.° Se le autoriza igualmente para hacer ejecutar las obras necesarias á la habilitación del mencionado puerto para las operaciones de carga y descarga.

Art. 3.° Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se harán de rentas generales, imputándose á la misma.

Art. 4.° Comuníquese, etc.

E. CANTÓN

Septiembre 7 de 1908.

Sr. Cantón (E.)—El proyecto que tengo el honor de presentar á la honorable cámara responde á la premiosa necesidad de mejorar y fomentar una de las zonas más ricas de nuestro país, estancada hoy por la falta de vías de transporte fácil y barato.

La navegabilidad del río Gualeguay es, por otra parte, un anhelo constante y legítimo de todos los habitantes de las tierras que atraviesa esta vía fluvial; y esta aspiración se ha manfestado en distintas y reiteradas ocasiones, determinando al gobierno central á nombrar la comisión aludida en el artículo 1°, la que realizó importantes estudios que pueden utilizarse actualmente disminuyendo su costo y aumentando notablemente la practicabilidad de las obras proyectadas.

La comisión á que me he referido formuló para las obras del río Gualeguay un proyecto que, á estar á los juicios de los técnicos, es una obra acabada de previsión y de acierto, como que puso en ese trabajo buena parte de sus entusiasmos y de su preparación científicas el malogrado ingeniero Casaffousth cuyo elogio sería vanal en esta oportunidad.

Dicho proyecto fué entregado á la oficina técnica del ministerio de obras públicas donde debe encontrarse.

Los estudios sobre el terreno que se hicieron en aquel entonces quedaron determinados por piquetes y puntos fijos de referencias que se conservan actualmente casi en su totalidad y de los cuales se sirvieron los ingenieros que dirigieron el dragado desde la boca á Puerto Ruiz siguiendo las indicaciones del proyecto Casaffousth en esa parte.

La comisión nombrada el 94 y que terminó sus estudios el 95, hizo el relevamiento del Río Paraná hasta 15 kilómetros aguas abajo de la desembocadura del Río Gualeguay, y hasta el Río Victoria, aguas arriba, ligando estos trabajos con los que practicaba al mismo tiempo otra comisión de ingenieros de la que formaba parte un distinguido colega, el ingeniero Alberto Méndez Casariego, en el mismo Río Victoria.

En el Río Gualeguay desde su desembocadura hasta el punto donde el puente Pellegrini lo cruza, se trazó una poligonal para su relevamiento y nivelación en una extensión de 75 kilómetros aproximadamente; se trazaron y nivelaron innumerables secciones transversales para determinar la forma y relieve de los cauces en toda su longitud; se efectuaron lossondajes necesarios para determinar la naturaleza del terreno en su lecho y se calculó la velocidad media de las aguas en la máxima bajante.

Lo completo y lo acertado de los estudios realizados por la comisión de ingenieros que presidía el señor Casaffousth, la naturaleza del terreno donde van á practicarse los estudios proyectados por la presente ley, su costo relativamente exiguo y los inalterables beneficios que van á reportar á una de las zonas más extensas y fecundas del litoral argentino, todo ello me exime de entrar en mayores consideraciones que serán oportunas cuando se trate este proyecto en el seno de la honorable cámara, previo despacho—que no dudo será favorable—de la comisión respectiva.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

7

ESTABLECIMIENTOS PENALES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º El Poder ejecutivo fundará uno ó más establecimientos penales en las regiones que entienda más convenientes para la aplicación de las penas de presidio, penitenciaría y prisión actualmente autorizadas por el Código penal, ó las que con cualquiera otra denominación reemplazaren á éstas en las ulteriores reformas de la penalidad, y ampliará por los mismos fines los establecimientos nacionales existentes.

Art. 2º Los establecimientos á que se refiere el artículo anterior, serán:

a) Organizados como establecimientos fabriles, ó sea con talleres en que los penados sean destinados principalmente á trabajos de obreros de fábrica ú oficios manuales.

b) Organizados como establecimientos rurales, forestales, de canteras ú otros trabajos al aire libre.

Art. 3º En caso de crearse establecimientos de distinta naturaleza, las penas se cumplirán en los de una ú otra clase, según los antecedentes, aptitudes y condiciones de salud de los penados, cualquiera que sea la denominación que tuviere la pena impuesta.

Art. 4º La clasificación de los penados para destinárseles á uno ú otro establecimiento, se hará por el instituto de criminalogía que existe en la penitenciaría nacional de la Capital, cuyas funciones para este objeto serán reglamentadas por el Poder ejecutivo.

Art. 5º En los institutos penales á que se refiere esta ley, serán admitidos indistintamente los penados por sentencia de los tribunales de la nación, ó de las provincias que quisieren enviarlos á ellos, tengan ó no establecimientos penales propios, sin cargo alguno por los gastos de administración.

Art. 6º Los gastos que demande la creación de los establecimientos serán imputados á esta ley.

Art. 7º Comuníquese, etc.

G. del Barco—I. Ruiz Moreno

Sr. del Barco—Pido la palabra.

El proyecto que tenemos el honor de presentar á la consideración de la honorable cámara, no es nuevo para el parlamento, habiéndose presentado con anterioridad dos de importancia, siendo el último el del laborioso é ilustrado ex diputado doctor Juan Angel Martínez, sobre colonias penales, reproducido el año anterior por mi distinguido colega doctor Vocos Jiménez. Del otro me ocuparé en oportunidad, en el curso de esta exposición, que trataré que sea breve á fin de no fatigar la atención de la honorable cámara.

La situación de los penados en las cárceles de las provincias, por lo general en tristísima: para ellos no se cumple el precepto constitucional que establece que las *cárceles de la nación serán sanas y limpias; para seguridad y no para castigo de los reos detenidos en ellas.* Hermosas palabras, señor presidente, como dice el doctor Rivarola que demuestran el pensamiento eminentemente humano que guió á los convencionales de Santa Fe, quienes consagraron una fórmula penal que excluye la venganza y el castigo.

Este gran pensamiento ha encontrado tardía y escasísima aplicación, pero hay que reconocer que vale como un ideal posible, dice el mismo Rivarola, y no como otras de sus fórmulas que hasta como ideales serán rectificadas.

Se ha bregado por la realización de este ideal, y se ha llegado á obtenerlo en la penitenciaría nacional de la Capital, una de las primeras del mundo, mediante el esfuerzo de sus últimas administraciones, y en especial de la verdaderamente adelantada y científica que le ha impreso su director actual, señor Ballvé.

Fuera del parlamento, esta cuestión ha sido debatida en la prensa diaria y debo referirme muy especialmente, porque me ha servido con eficacia para el estudio de este proyecto, los artículos que sobre tan importante cuestión publicó «El Diario» en marzo de 1905.

El problema carcelario va siendo cada día más difícil, no porque con el aumento de la población aumente la delincuencia, como se cree generalmente, y he de poder demostrar lo contrario, sino por que la custodia y alimentación de los encausados y penados va recargando considerablemente los presupuestos provinciales, obligándolos á crear batallones más ó menos numerosos y muy dispendiosos para la custodia de presos, y además, y es muy importante, los penados en las provincias son hombres inútiles, pues nada se hace por reformarlos.

Pero no es ésta la principal razón para preocuparnos de propender á la reforma carcelaria: hay una más esencial, y es que los castigos que establece el código, no se cumplen en las provincias, pues no hay sino una que tenga presidio, la de Buenos Aires, y en las otras se ha hecho en la práctica una sola de las tres penas substancialmente distintas que establece el Código penal, como son las de presidio, penitenciaría y prisión.

Hoy todos los condenados sufren sus penas en una misma cárcel, cualquiera que sea la pena impuesta, contrariando abiertamente las disposiciones del código.

Es indispensable modificar este estado de cosas, siguiendo la nueva orientación del espíritu humano, aproximándonos á las soluciones científicas, únicas capaces de determinar modificaciones importantes en el carácter y condiciones de los delincuentes.

Brevemente voy á mencionar los proyectos á que me referí al principio de mi exposición.

Aparte del proyecto que la honorable cámara conoce sobre colonias penales, hay el siguiente:

En julio 11 de 1878, los diputados F. Rodriguez, Jonás Larguía, Pedro L. Funes y Manuel Zavalla, presentaron un proyecto que disponía que la nación contribuiría con 1.000.000 de pesos fuertes como auxilio á las provincias que quisieran construir penitenciarías con arreglo á la siguiente subdivisión: una para las provincias de Corrientes, Entre Ríos y Santa Fe; una para las de Córdoba, Rioja y Santiago; una para las de Tucumán, Catamarca, Salta y Jujuy; y una para las de San Luis, Mendoza y San Juan.

Establecía el proyecto que estas provincias se pondrían de acuerdo mediante pactos interprovinciales para fijar el local dónde debiera ubicarse la penitenciaría de cada sección y la suma con que cada una debería contribuir. Hecho esto, tendrían derecho á solicitar la ayuda del gobierno nacional, quien contribuiría con la mitad del costo de la obra, debiendo mandarse hacer estudios y planos por el departamento nacional de ingenieros. La custodia estaría á cargo del gobierno nacional debiendo hacerse con tropa de línea.

El proyecto fué vuelto á comisión por inconstitucional, al año siguiente, en junio de 1879, manifestando el diputado Sarmiento que la nación no podía dar sumas para hacer edificios provinciales, y que, además, atacaba las autonomías provinciales.

Indudablemente el proyecto era demasiado amplio y no es necesario en la actualidad para solucionar el problema.

Si estudiamos el censo carcelario levantado en diciembre último por el señor B...vé, encontraremos entre los datos estadísticos algunos muy interesantes que son desconocidos. Tenemos, por ejemplo, que en los últimos diez años no ha disminuido sensiblemente la criminalidad en la Capital de la república; pero como la población ha aumentado en el mismo período en un 30 por ciento, tenemos que al mantenerse la delincuencia en el mismo nivel ha disminuido en esa misma proporción con respecto á la población.

La columna de las proporciones es muy sugerente: de 10,39 por mil con que se inicia en 1897 baja á 6.99 en el año de 1906. Este resultado evidente, incontrovertible, es todo un triunfo de la civilización y de la cultura.

El cuadro demostrativo que contiene todos los datos, lo entregaré al director de taquígrafos para que sea publicado en el «Diario de sesiones».

Si estudiamos el censo carcelario de las sesenta y ocho cárceles del país, incluyendo los territorios nacionales, tenemos un total de 3066 condenados, de los cuales corresponden 1033 á la Capital federal, 761 á la provincia de Buenos Aires y el resto á las demás provincias y territorios nacionales.

El cuadro correspondiente lo entregaré también al jefe del cuerpo de taquígrafos, para que sea publicado en el «Diario de sesiones».

Si deducimos los 1033 de la Capital federal, los del presidio de Tierra del Fuego y los 761 condenados de la provincia de Buenos Aires, que no tendrá necesidad de acogerse á los beneficios de este proyecto, quedan 1272 condenados en el resto de la república, comprendiendo los territorios nacionales. Si de aquellos deducimos los que están por prisión y por arresto, que suman 756, nos quedan, como condenaos á presidio y penitenciaría, 516 personas.

Estas cifras demuestran sin gran esfuerzo que no es necesario hacer muchas penitenciarías, puesto que La Rioja no tenía un sólo condenado en esta fecha, y San Luis, Santiago, San Juan y

Catamarca, tenían 10, 16, 27 y 19 condenados á las distintas penas.

Teniendo en cuenta todos estos antecedentes, hemos presentado este proyecto, que si bien no es perfecto, consulta á nuestro juicio el estado actual de esta grave cuestión.

El ha sido confeccionado consultando á personas preparadas en la materia, como el eminente profesor de la universidad de La Plata doctor Rodolfo Rivarola, y el ilustrado director de la penitenciaría nacional señor Ballvé.

Por el momento, y aún por mucho tiempo, con ampliar los establecimientos existentes, ó sean la penitenciaría nacional, la colonia de Marcos Paz y el presidio de Tierra del Fuego, y construír un establecimiento, que podrá ser fabril ó colonia, como lo estime más conveniente el Poder ejecutivo el problema puede quedar resuelto por el momento y aún por varios años.

No se requiere por este proyecto celebrar convenios interprovinciales, que pueden ser dificultosos, y se autoriza á las provincias á enviar sus penados á los establecimientos nacionales sin gastos de ninguna clase. Todas aceptarán gustosas por la economía que les resultará.

Por estos fundamentos, presentamos este proyecto á la consideración de la cámara, esperando que la comisión le prestará preferente atención dada la importancia trascendental que envuelve este problema, que alguna vez habrá que resolverlo.

—Suficientemente apoyado, pasa el proyecto á la comisión de legislación.

—Los cuadros á que alude el señor diputado del Barco en su discurso, son los siguientes:

Cuadro demostrativo de la delincuencia en la Capital de la República desde 1897 á 1906, inclusive

AÑOS	DELITOS CONTRA LAS PERSONAS		CONTRA LA PROPIEDAD		CONTRA LAS GARANTÍAS INDIVIDUALES, ORDEN PÚBLICO Y OTROS		TOTALES GENERALES		Población de la capital	Proporción de delitos por cada 1000 habitantes
	Número de delitos	Número de autores probables	Número de delitos	Número de autores probables	Número de delitos	Número de autores probables	Número de delitos	Número de autores probables		
1897..........	2.640	3.176	4.509	5.322	523	700	7.675	9.201	738.484	10.39
1898..........	2.734	2.996	4.612	5.167	788	860	8.137	9.023	765.744	10.62
1899..........	2.697	3.171	3.991	4.662	602	759	7.290	8.572	795.328	9.16
1900..........	3.003	3.309	4.027	4.670	632	818	7.662	8.797	821.293	9.57
1901..........	2.944	3.521	4.710	5.646	641	896	8.295	10.063	848.367	9.79
1902..........	2.845	3 421	5.200	6.082	777	990	8.831	10.495	870.237	10.14
1903..........	2.574	3.022	4.133	4.664	590	757	7.297	8.443	895.381	8.15
1904..........	2.821	3.297	3.887	4.427	579	829	7.287	8.553	979.318	7.44
1905..........	2.940	3.424	3.902	4.488	494	719	7.336	8.631	1.025.653	7.15
1906..........	3.225	3.889	3.744	4.327	606	809	7.585	9.025	1.084.113	6.99
Totales...	28.423	33.226	46.715	49.455	6.232	8.137	76.395	90.603		

Incitación á la huelga	Violación de correspondencia	TOTAL VARONES	TOTAL MUJERES	TOTAL GENERAL	PENAS										
					Presidio		Penitenciaría		Prisión		Arresto		TOTALES		TOTAL GENERAL
V.	V.				V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	V.	M.	
1	..	979	54	1.033	350	4	323	42	107	3	199	5	979	54	1.033
..	1	742	19	761	402	6	202	7	125	5	13	1	742	19	761
..	..	304	9	313	146	2	108	7	48	..	2	..	304	9	313
..	..	239	13	252	79	2	56	10	46	..	58	1	239	13	252
..	1	77	1	78	44	1	21	.	11	..	1	..	77	1	78
..	..	222	26	248	104	8	98	17	18	1	2	..	222	26	248
..	..	9	1	10	2	..	1	1	2	..	4	.	9	1	10
..	..	16	..	16	9	..	7	..	..	..	..	..	16	..	16
..	..	108	3	111	32	..	69	3	7	..	..	..	108	3	111
..	..	27	..	27	11	..	14	..	2	..	..	..	27	..	27
.	..	14	3	17	10	1	4	2	..	..	..	..	14	3	17
..	..	77	2	79	39	1	17	1	9	..	12	..	77	2	79
..	..	81	8	89	28	..	40	8	11	..	2	..	81	8	89
..	..	40	1	41	23	1	15	..	2	..	..	..	40	1	41
..	..	33	..	33	3	..	16	..	7	..	7	..	33	..	33
.	..	4	..	4	4	..	..	..	..	..	..	..	4	..	4
..	..	29	..	29	6	..	8	..	7	..	8	..	29	..	29
..	..	39	..	39	7	..	16	..	15	.	1	..	39	..	39
..	..	10	..	10	3	..	9	..	1	..	..	..	10	..	10
..	..	5	..	5	1	..	1	..	3	..	..	..	5	..	5
..	..	11	..	11	1	..	5	..	2	..	3	.	11	..	11
1	2	3.066	140	3.206	1.304	26	1.027	98	423	9	312	7	3.066	140	3.206

11

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **jubilación** á la señorita Dolores de las Carreras.

12

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando un **subsidio** á la señora Tomasa V. de Barrenechea, viuda del ex juez doctor Evaristo Barrenechea.

13

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **pensión** á la señora Salomé L. de Bialet Massé.

14

Mociones de preferencia en favor de los siguientes asuntos: *a*) pensión á **descendientes de guerreros de la independencia;** *b*) construcción de **líneas telegráficas** en la provincia de San Juan; *c*) construcción de **edificio para colegio nacional** en San Juan; *d*) provisión de **agua filtrada** á la ciudad de Chilecito; *e*) subsidio para la fundación de la **escuela Hipólito Vieytes.**

15

Aprobación de un despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al ministerio de justicia é instrucción pública por pesos 17.646,20 para **gastos de la Morgue.**

16

Mociones de preferencia en favor de los siguientes asuntos: *a*) construcción de un **dique en el río Tunuyán;** *b*) consideración de todos los despachos sobre **créditos suplementarios,** en la próxima sesión: *c*) permuta de terrenos, para **ensanche del Parque 3 de febrero.**

17

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley del diputado señor M. Argañarás, relativo á la liquidación de las **pensiones de los deudos de guerreros del Brasil.**

18

Aprobación de un despacho de la comisión de negocios constitucionales autorizando la devolución al Poder ejecutivo de las leyes vetadas relativas á **pensiones á descendientes de guerreros de la independencia.**

19

Aprobación de un despacho de la comisión de guerra en el proyecto de ley del señor diputado Manuel J. Campos, sobre pensión vitalicia á los **jefes, oficiales y tropa de la campaña del Paraguay.**

20

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas, referente á la construcción de **líneas telegráficas** en la provincia de San Juan.

21

Mociones de preferencia en favor de los siguientes asuntos; *a*) construcción de un **muelle en Zárate;** *b*) **pensión** á la señora Mercedes Beruti de Ruiz.

22

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta cien mil pesos en la construcción de **edificio para el colegio nacional en San Luis.**

23

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley de los señores diputados A. P. García y W. Frías mandando practicar estudios para dotar de **agua filtrada á la ciudad de Chilecito.**

24

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **jubilación** á la señorita María J. Morel.

25

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones acordando **jubilación** á la señorita Amalia Mañé.

26

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley acordando **subsidios á dos hospitales.**

27

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones acordando un subsidio para la creación de la **escuela Hipólito Vieytes.**

28

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley del exdiputado señor Carlos Ponce, sobre construcción le un **puente carretero y dique en el río Tunuyán.**

29

Moción de preferencia en favor de los siguientes asuntos: *a*) Exoneración de derechos de importación para los materiales destinados al **alumbrado eléctrico** de la ciudad del Rosario de Santa Fe; *b*) colocación de una **placa conmemorativa** en la tumba del general Juan Martín de Pueyrredón.

30

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley relativo á la construcción y explotación de un **muelle en Zárate.**

31

Aprobación de un despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de ley del Poder ejecutivo referente á una permuta de terrenos entre el gobierno nacional y la municipalidad de la Capital para **ensanche del Parque 3 de febrero.**

32

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **pensión** á la señora Mercedes Beruti de Ruiz.

33

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando un subsidio de 150.000 pesos á los **hospitales Rawson y San Roque,** de la ciudad de San Juan.

34

Autorización á la presidencia para comunicar al Senado los **proyectos sancionados.**

35

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando un subsidio á los hospitales **San Martín del Paraná** y de **Clínicas de Tucumán.** —Mociones con igual objeto relativas á los **hospitales de Santa Fe y de Salta.**

36

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley exonerando de derechos de importación los materiales destinados al **alumbrado eléctrico del Rosario de Santa Fe.**

37

Moción de preferencia en favor de un despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de ley sobre **aumento de capital del Banco de la Nacion Argentina.**

38

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando un subsidio para la colocación de una **placa conmemorativa** en la tumba del general Juan Martín de Pueyrredón.

39

Se suspende la consideración del despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de ley del Poder ejecutivo sobre **aumento del capital del Banco de la Nacion Argentina.**

—En Buenos Aires, á 7 de septiembre de 1908, el señor presidente declara abierta la sesión á las 4 y 5 p. m.

1

ACTA

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Tratándose de una acta que es muy extensa porque comprende varias sesiones en las que se ha pasado á cuarto intermedio, hago moción á fin de que autorice á la presidencia para leerla y aprobarla.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Si hay asentimiento general, se procederá en la forma que indica el señor diputado por Tucumán.

—Asentimiento.

2

HORA DE SESIÓN

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Para preguntar cuál es la hora reglamentaria de asistencia.

Sr. Presidente—La que fija la honorable cámara, señor diputado.

Sr. Secretario Ovando—La honorable cámara ha señalado como hora de citación las 3, para entrar á sesión á las 3 y 30.

Sr. Piñero—Entonces, voy á hacer moción de que se cumpla el reglamento, porque no es sesión ordinaria, sino la que se celebra en día y hora reglamentarios.

Armandina Romero, la pensión mensual de 400 pesos moneda nacional.

Art 2.° Mientras este gasto no se incluya en la ley de presupuesto se abonará de rentas generales imputándose á la presente.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Ponciano Vivanco.—Adrián Escobar.—F. R. Garrido.

Sr. Vivanco—Señor presidente:

La señora Gertrudis Sánchez de Romero es viuda del doctor José Benjamín Romero que prestó meritorios servicios á la nación y á Corrientes, provincia de su nacimiento.

En los importantes cargos que desempeñó desde el año 1864 hasta 1895, su corrección y honestidad está comprobada por el respeto que en vida y después de su muerte le tributaron hasta sus enemigos políticos. Los diputados por Corrientes pueden informar al respecto.

Los cargos que desempeñó el doctor Romero durante treinta y un años de actuación en la vida pública, son los siguientes:

En 1864, miembro de la convención reformadora de la constitución de Corrientes.

En 1868, juez en lo civil en Corrientes.

En 1875, juez civil y comercial en Paso de los Libres.

En 1877, defensor de pobres y menores en la capital (Corrientes).

En 1877, fiscal de estado.

En 1880, ministro de hacienda.

En 1882, presidente de la municipalidad de la capital (Corrientes).

En 1882, diputado nacional.

En 1885, ministro de hacienda del gobierno del doctor Manuel Derqui.

En 1887, procurador general de la provincia.

En 1889, miembro de la convención reformadora de la constitución.

En 1890, presidente del superior tribunal de justicia.

En 1892, juez en lo civil y comercial durante la intervención nacional.

En 1895, juez en lo civil.

Además, presidió la comisión redactora del Código de procedimientos vigente hasta ahora en la provincia de Corrientes; desempeñó los cargos de agente fiscal del juzgado federal y el de juez federal en Corrientes; de abogado del Banco nacional y de la agencia del Banco hipotecario nacional desde el año 1887 hasta 1895, en que falleció.

Por estos fundamentos es de justicia esta pequeña pensión para subvenir á las necesidades de la viuda de un buen servidor y de su hija.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

10

PENSIÓN

SEÑORA CARMEN LÓPEZ

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase á la señorita Carmen López, hija del doctor don Vicente Fidel López la pensión por término de ley de 400 pesos moneda nacional de curso legal.

Art. 2.° Mientras esta ley no se incluya en la general de presupuesto, se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Juan A, Argerich.

Sr. Argerich—Señor presidente:

Nieta del cantor de las glorias nacionales é hija del eminente político autor de la Historia Argentina, la señorita de López necesita de esta obra de justicia del estado. Pongo este proyecto bajo ese amparo tan grande y pido se autorize á la comisión para el preferente despacho.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

Sr. Presidente — La presidencia entiende que en esta sesión corresponde tratar las diferentes mociones de preferencia, según su orden, que fueron aprobadas en anteriores reuniones.

Sr. Secretario Ovando—Corresponde tratar primeramente dos despachos de la comisión de peticiones respecto de los cuales hizo moción el señor diputado Carlés en la sesión del 7 de agosto.

11

JUBILACIÓN

SEÑORITA DOLORES DE LAS CARRERAS

A la honorable Cámara de diputados:

Vuestra comisión de peticiones ha estudiado la solicitud de la ex-directora de la escuela normal del profesorado de lenguas vivas, señorita Dolores de las Carreras; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Jubílase con la asignación mensual de quinientos pesos moneda nacional ($ 500) á la señorita Dolores de las Carreras, ex directora de la escuela normal del profesorado de lenguas vivas de la Capital.

Art. 2°. Mientras este gasto no se incluya en la ley general de presupuesto, se hará de rentas generales, imputándose á la presente.

Art. 3°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 4 de 1908.

Leonidas Zavalla.—G. García Vieyra.—Alfredo C. Paz.—A Cornejo.—E. Molina.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

La comisión de peticiones, en todos los asuntos que ha despachado y que están á la orden del día, tanto de jubilaciones como de pensiones, tiene tomados sus apuntes, y estaba habilitada para informar á la cámara con toda minuciosidad; pero dada la forma en que se van á tratar esos despachos, se encuentra sorprendida, porque creía que la cámara iba á continuar ocupándose de los asuntos de obras públicas; y en tal sentido, mi informe respecto de ese proyecto, tiene que ser á grandes rasgos y muy breve.

La señorita de las Carreras es una profesora llena de méritos. Fundadora de la escuela normal de lenguas vivas ha dedicado todo su empeño á la marcha, verdaderamente encomiable, que esa institución ha seguido. Sintiéndose enferma, imposibilitada para desempeñar la dirección de la escuela, optó por cátedras, que ha venido desempeñando mientras se sintió capaz de hacerlo con toda decisión, dedicando todos sus momentos á esa tarea.

Vencida por una enfermedad que según los certificados médicos que obran en el expediente es grave, se ve imposibilitada de continuar sus tareas después de diez y nueve años de servicios.

Los sueldos que le producen las cátedras que desempeña, suman quinientos setenta pesos, y la comisión aconseja á la honorable cámara que se la jubile con quinientos pesos.

Me parece innecesario abundar en mayores razonamientos para fundar este despacho, cuya justicia está en el ánimo de todos los señores diputados.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

12

SUBSIDIO

SEÑORA TOMASA V. DE BARRENECHEA

A la honorable Cámara de diputados.

Vuestra comisión de peticiones y poderes ha estudiado el proyecto de ley presentada por varios señores diputados, acordando la suma de 20.000 pesos á la señora Tomasa V. de Barrenechea, viuda del doctor Evaristo Barrenechea, y sus hijos menores; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, agosto 3 de 1908.

Leonidas Zavalla.—A. Cornejo—Alfredo C. Paz.—G. García Vieyra.—E. Molina.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase la suma de veinte mil pesos moneda nacional á la señora Tomasa V. de Barrenechea é hijos menores del doctor Evaristo Barrenechea, ex juez correccional.

Art. 2.° Esta suma será abonada de rentas generales y se imputará á la presente ley.
Art. 3.° Comuníquese, etc.

Buenos Aires, julio 27 de 1908.

M. M. Padilla.—M. Carlés.—Julio A. Roca (hijo).—Julio M. Terán.—P. Ruiz Huidobro.—N. R. Montenegro.—J. López Mañán. — Aureliano Gigena.—M. Van Gelderen. —P. Olaechea y Alcorta.—G. García Vieyra.—Z. Cantón.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

La comisión de peticiones, señor presidente, se ha preocupado con todo empeño de estudiar este proyecto presentado por varios señores diputados, acordando un subsidio á la señora Tomasa V. de Barrenechea, esposa del malogrado juez doctor Evaristo Barrenechea, fallecido en esta capital hace dos años.

La comisión no ha trepidado en despachar favorablemente este proyecto, por cuanto sabe y le constan todos los servicios que el distinguido ex juez, doctor Barrenechea, prestó á la magistratura, habiendo sido su muerte hondamente sentida y considerado difícil de llenar el vacío que ella produjo.

Los años de servicios prestados por este magistrado no han sido suficientes para que por el sólo imperio de la ley la señora esposa y sus hijos pudieran recibir una ayuda del estado; y los señores diputados autores de este proyecto, á fin de poder salvar la situación precaria de esta familia, idearon esta forma de recompensar los meritorios servicios de su jefe. La comisión se ha expedido en esa forma, por creer que con ello se consulta la justicia.

Nada más tengo que decir.

—Sin discusión, se aprueba en general y en particular el proyecto informado.

13

PENSIÓN

SEÑORA ZULEMA L. DE BIALET MASSÉ

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Hago moción para que se trate sobre tablas la pensión á la viuda é hijos menores del doctor Bialet Massé.

—Se aprueba esta moción.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley de varios señores diputados acordando á la señora viuda é hijos menores del doctor Juan Bialet Massé la pensión mensual de trescientos pesos, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja en sustitución, la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase á la señora Zulema Laprida de Bialet Massé, viuda del doctor Juan Bialet Massé, é hijos menores, la pensión mensual de trescientos pesos moneda nacional.

Art. 2.° Hasta tanto se incluya en el presupuesto el gasto que demande la presente ley, se hará de rentas generales, imputándose á la misma.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 3 de 1903

L. Zavalla—Abraham Cornejo—Alfredo C. Paz — G. García Vieyra—E. Molina.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase á la señora viuda é hijos menores del doctor Juan Bialet Massé, una pensión mensual de trescientos pesos moneda nacional.

Art. 2° Hasta tanto se incluya en el presupuesto el gasto que demande la presente ley, se hará de rentas generales imputándose á la misma.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 29 de 1908.

G. Ferrer—I. Ruiz Moreno—J. M. Alvarez — V. Moyano—G. del Barco—V. Pena.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

—Se aprueba en general el despacho en discusión.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Hago indicación para que, como es de práctica, todo artículo que no se observe, se dé por aprobado.

Sr. Presidente—Si no hay oposición, así se hará.

—Asentimiento.
—Se da por aprobado en particular, el proyecto en discusión.

14

DIVERSAS MOCIONES

— a —

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

En la sesión anterior, se resolvió también tratar el despacho de la comisión de negocios constitucionales referente á los sucesores de guerreros de lo independencia.

Sr. Presidente — Sí, señor; así se hará

— b —

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

En la página 326, número 135, hay un despacho de la comisión de obras públicas, por el cual se destinan cien mil pesos para la construcción de líneas telegráficas en la provincia de San Juan. Se trata de una obra pública que representa importantes beneficios para dicha provincia.

Hago moción para que se trate sobre tablas.

Sr. Presidente — ¿En el orden de las preferencias?

Sr. Van Gelderen—Sí, señor.

—Apoyado.

— c —

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Hago moción para que se trate inmediatamente, en el orden de las preferencias acordadas, el despacho de la comisión de obras públicas que se halla en la página 256, referente á la construcción del edificio para el colegio nacional de San Luis.

Se trata de un asunto muy sencillo, que no dará lugar á discusión alguna.

—Apoyado.

— d —

Sr. García (A. P.) – Pido la palabra.

En la página 322, hay un despacho de la comisión de obras públicas mandando hacer las obras necesarias para dotar de agua filtrada á la ciudad de Chilecito. Se trata de un proyecto de la mayor urgencia para aquella población. Es de aquellos proyectos que, como dice mi distinguido colega el señor diputado Carlés, se funda por sí mismo.

Pido que se trate en el orden de las preferencias.

—Apoyado.

— e —

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Hago moción para que se trate en el mismo orden de las preferencias, un despacho de la comisión de peticiones, que se halla en la página 336, asunto 147, acordando un subsidio á una sociedad de esta capital para fundar la escuela Hipólito Vieytes.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se votarán las cuatro mociones precedentes, en conjunto.

— Se vota y resulta afirmativa.

15

GASTOS DE LA MORGUE

Sr. Secretario Ovando—Por el orden de las mociones, viene la del señor diputado Vivanco, de agosto 10, pago del personal técnico y de la instación del taller mecánico de la Morgue.

A la honorable Cámara de diputados

La comisión auxiliar de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública para pago del personal técnico y de la instalación del taller mecánico de la Morgue; y por las razones que dará su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Abrese un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública por la suma de 17.646.20 pesos des-

tinados al pago del personal técnico y á la instalación y funcionamiento del taller mecánico, sala de autopsias y museo de medicina legal de la Morgue.

Art. 2º Este gasto se hará de rentas generales imputándose á la presente ley.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 2 de 1908.

A. D. Ortiz—J. González Calderon — Miguel Alviña — A. P. García.

(Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la página 98)

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Abrese un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública por la suma de veinticuatro mil doscientos veintiún pesos con veinte centavos moneda legal ($24.221.20 moneda nacional), destinados al pago del personal técnico y á la instalación y funcionamiento del taller mecánico, sala de autopsias y museo de medicina legal de la Morgue.

Art. 2º. El presente gasto se imputará á rentas generales.

Art. 3º Comuníquese.

ZEBALLOS.

Sr. Ortiz (A. D.)—Pido la palabra. La comisión auxiliar de presupuesto me ha encargado de dar á la honorable cámara las razones en que funda el despacho que acaba de leerse, aceptando el propósito del proyecto del Poder ejecutivo, pero modificando el cuantum del crédito solicitado para llenar los servicios de la Morgue.

Este establecimiento ó depósito mortuorio creado por la ley número 3379 en agosto de 1896 é inaugurado recientemente, tiene por objeto recibir los cadáveres encontrados en la vía pública y aún no reconocidos, de los suicidas, de los viajeros muertos accidentalmente en los hoteles, y los que por orden judicial fueren mandados para las confrontaciones jurídicas, las autopsias, las investigaciones médico legales, etc.

Las morgues existen en las grandes ciudades: la tiene París, Berlín, Viena, Budapest, Hamburgo y ahora Buenos Aires. Como foco de putrefacción supera en mucho á todos los depósitos mortuorios que se podrían instalar. No solamente entran cadáveres todos los días, sino que es menester que permanezcan hasta que sean reconocidos, y en los casos sospechosos, hasta que la justicia haya terminado sus lentas y minuciosas investigaciones.

En las morgues de las grandes ciudades hay siempre 6, 8, 10, 15 cadáveres á la vez, y el número es aún más considerable á consecuencia de catástrofes, tales como los incendios y los accidentes de ferrocarriles.

La Morgue no es en suma sino un establecimiento jurídico y una escuela de medicina legal. Lo que concierne son las medidas tomadas para conjurar los daños y las incomodidades que resultan de la reunión de esos cadáveres en putrefacción ó en vía de entrar á este estado. No hace muchos años aún, las morgues que existían en las ciudades europeas, ofrecían el aspecto más repugnante que se pueda imaginar, á consecuencia del estado de los cadáveres que se sacaban de la sala, de exposición pública y los colocaban en otra de depósito.

Los cadáveres tumefactos presentaban todas las coloraciones imaginables, desde el verde hasta el rojo lívido, á veces devorados por los gusanos, colocados los unos al lado de los otros, puestos sobre el piso y bajo cubiertas que dejaban pasar los olores. Estos, en los días calientes de verano, se extendían, penetrando en las casas vecinas, dando lugar á quejas frecuentes de los habitantes.

Para remediar tal estado de cosas para detener ó al menos para retardar los progresos de la putrefacción no se debió pensar en el empleo de procedimientos químicos. Habrían sido de un resultado demasiado incierto y hubieran dejado dudas sobre la exactitud de los informes toxicológicos cuyos cuerpos son á menudo el objeto de estas investigaciones.

El profesor Brouardel propuso en consecuencia recurrir al frío, la experiencia había demostrado desde largo tiempo que el frío detiene completamente la putrefacción, sin que resulten inconvenientes notables para la autopsia médico legal.

Esta proposición fué adoptada por el Consejo general del Sena y muchos aparatos frigoríficos fueron sometidos á su examen y desde entonces las morgues tuvieron estas instalaciones de frigoríficos.

La de esta capital adoptó el procedimiento conocido en la industria por el de refrigeración á amoníaco. Este es el método empleado corrientemente en los frigoríficos y aún en algunas morgues como en la de París y Hamburgo, por ejemplo.

La morgue de esta ciudad tiene en su planta baja las oficinas y la sala de exposición, destinada á colocar los cadáveres que necesitan ser identificados. Un corredor de forma semicircular está destinado al público quien puede ver dentro de la cámara los cadáveres expuestos. Esta cámara se mantendrá á una temperatura que oscilará entre 0º y 4º bajo cero. El enfriamiento se obtendrá de la misma manera que en las demás cámaras que voy á mencionar. Los cadáveres antes de ser llevados á esta cámara de exposición, son colocados en la cámara de congelación donde se mantienen 10 á 12 horas á una temperatura que oscila entre 15º y 20º bajo cero y de allí se llevan por medio de un ascensor eléctrico á la cámara de observación ó exposición.

De esta manera el cadaver se puede conservar por meses y hasta años. Las ventajas que se obtienen son inapreciables. Antes había individuos que era necesario enterrarlos por la putrefacción sin saber quienes eran y esto pasa en todas las grandes ciudades y con mayor motivo en la nuestra de constitución tan cosmopolita y de extranjeros sin familia.

En el subsuelo están las cámaras, donde se colocan los cadáveres que no necesitan ser identificados.

Una de las cámaras, la mayor, se le llama de conservación y se la mantiene á una temperatura que oscila entre 0 y 4º bajo cero. La otra cámara llamada de congelación tiene una temperatura que oscila entre 15º y 20º bajo cero. Ambas cámaras están subdivididas en dos partes: una destinada á la facultad de medicina y otra á la justicia.

En el procedimiento de refrigeración por el amoníaco intervienen varias partes: compresor, condensador, regulador y tanque.

Además del servicio de refrigeración tiene la morgue, el de calefacción y aereación que aprovecha no sólo la morgue sino también la facultad de medicina.

Tiene la morgue una sala de autopsias en donde deben hacerlas los médicos de los tribunales. Es necesario aumentar el número de mesas de autopsias para que varios puedan trabajar al mismo tiempo. Se necesita dotarla igualmente de instrumentos, porque los que tiene están en malas condiciones y finalmente proveerla de algunos muebles.

En todas las morgues se han preocupado, de organizar museos de medicina legal, para aprovechar el material que sea digno de guardarse con el objeto de hacerlo servir en la enseñanza práctica de la materia.

Para todos estos servicios mencionados pide el Poder ejecutivo un crédito suplementario de 24.221.20 pesos destinado al pago del personal de las máquinas, del combustible, útiles, instrumentos y taller de reparaciones. Pero debido al tiempo transcurrido sin que hayan funcionado las máquinas, pues la empresa de instalación del frigorífico no la había concluído en el tiempo previsto, la comisión se permite hacer las siguientes reducciones de lo presupuestado debido al tiempo transcurrido, de 6.575 pesos moneda nacional aconsejando la comisión la sanción de 17.646.20 para llenar los servicios indicados.

He dicho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Presidente—Si no se hace uso de la palabra, se votará.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

16

MOCIONES DE PREFERENCIA

— a —

Sr. Day—Pido la palabra.

Para hacer una moción de preferencia respecto del asunto número 130 que figura en la página 313 de la orden del día.

Se trata de un despacho de la comisión de obras públicas, autorizando al Poder ejecutivo para contribuir á la construcción de un puente carretero en combinación con un dique distribuidor en el río Tunuyán. Es de urgencia y puede despacharse fácilmente.

—Apoyado.

— b —

Sr. Ortega—Pido la palabra.

Voy á hacer moción para que en la sesión del lunes próximo ó en la del

miércoles siguiente, la cámara considere todos los créditos suplementarios, que tengan despacho de comisión.

— e —

Sr. Castex—Pido la palabra.

La comisión de hacienda ha despachado un asunto solicitado por el señor intendente municipal y por el señor ministro de guerra. Se refiere á la permuta de un terreno situado en Palermo con destino al ensanche del parque 3 de febrero, y cuya entrega á la comisión de la exposición á celebrarse para el centenario de mayo, es urgente.

Tanto el señor ministro, como el señor intendente, han pedido encarecidamente á varios diputados el despacho de este asunto, y su sanción por la cámara.

Atendiendo este pedido hago moción para que sea tratado en el orden de las preferencias ya acordadas.

—Apoyado

Sr. Presidente—Se votarán las tres mociones formuladas.

—Se vota y resulta afirmativa.

17

LIQUIDACIÓN DE PENSIONES

DE DEUDOS DE GUERREROS DEL BRASIL

Sr. Secretario Ovando—Corresponde, ahora, tratar el asunto á que se refiere la moción del señor diputado Roca, formulada en la sesión del 28 de agosto.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley presentado por el exdiputado Manuel Argañarás disponiendo que las pensiones que gozan los deudos de los guerreros del Brasil, sean equiparadas á las de los guerreros del Paraguay; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en los mismos términos en que ha sido presentado.

Sala de la comisión, julio 18 de 1908.

Leonidas Zavalla. — *Alfredo C. Paz* — *G. García Vieyra* — *A Cornejo*—*E. Molina.*

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Desde la promulgación de la presente ley, los deudos de los guerreros del Brasil, que disfrutan pensión, quedarán equiparados, para la liquidación de ésta, á los del Paraguay y el gasto que ella demanda se imputará á la presente ley, abonándose de rentas generales, mientras no sea él incluído á la ley de presupuesto.

Art. 2.º Comuníquese al Poder ejecutivo.

M. Argañarás.

Agosto 21 de 1907.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Si no se hace uso de la palabra se va á votar.

Sr. Vocos Giménez—Desearía conocer los fundamentos que ha tenido la comisión para despachar este proyecto.

Sr. Presidente—No se los puede dar el presidente porque no es el miembro informante.

—Sin observación se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

18

PENSIONES VETADAS

DE DEUDOS DE GUERREROS DE LA INDEPENDENCIA

Sr. Secretario Ovando—Corresponde ahora tratar el asunto á que se refiere la moción del señor diputado Carlés sobre devolución al Poder ejecutivo de las leyes acordando pensión á deudos de guerreros de la independencia que habían sido incluidas en el veto.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de negocios constitucinaoles ha estudiado el mensaje del Poder ejecutivo sobre retiro del veto á las leyes que acuerdan pensión á descendientes de guerreros de la independencia; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente proyecto de resolución:

La honorable Cámara de diputados—

RESUELVE

Artículo 1.º Devuélvase al Poder ejecutivo las leyes que comprenden solamente pensio-

nes acordadas á los descendientes de guerreros de la independencia.

Art. 2.° Comuníquese al honorable Senado.

Sala de la comisión, agosto 31 de 1908.

P. Olaechea y Alcorta—C. Saavedra Lamas—J. C. Crouzeilles—J. M. Olmedo—Manuel B. Gonnet.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

La comisión de negocios constitucionales me ha encargado expresar á la cámara las razones de este dictamen.

Tratándose de una cuestión de hecho como resulta de las notas del Poder ejecutivo, la comisión cree que no hay inconveniente en que la honorable cámara acuerde la devolución de estas leyes, cuando son leyes individuales, dispositivas en favor de una persona, y eso es lo que aconseja. Pero cree que no sucede lo mismo cuando un descendiente de guerrero de la independencia está incluído en una serie de pensiones que constituyen una de esas leyes que se han llamado de bloque.

Es todo lo que tengo que decir.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

19

GUARDIA NACIONAL

DEL EJÉRCITO DE OPERACIONES DEL PARAGUAY

Sr. Secretario Ovando—Corresponde el turno al asunto á que se refiere la moción del señor diputado Arias.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de guerra ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Campos acordando pensiones á los oficiales, clases, soldados y asimilados de la guardia nacional y guerreros del Paraguay, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja en su reemplazo, la sanción del siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Los oficiales, clases, soldados y asimilados del ejército, armada y guardia nacional que comprueben haber tomado parte en la campaña del Paraguay,tendrán derecho á gozar, como pensión vitalicia el sueldo actualmente asignado por el presupuesto vigente al grado que cada uno tenía al terminar la campaña ó al separarse del ejército de operaciones siempre que hubiesen tomado parte en alguna batalla ó combate.

Art. 2.° El gasto que demande la ejecución de esta ley se hará de rentas generales mientras no se incluya en el presupuesto.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 22 de 1908.

José Inocencio Arias.—M. Hernández — M. Ruiz Diaz. — R. Guido Lavalle.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Los jefes, oficiales y tropa de la guardia nacional que hubieren hecho la campaña del Paraguay, revistarán en una lista oficial que se denominará «Guardia nacional del ejército de operaciones en el Paraguay.»

Art. 2.° Los ciudadanos que figuren en esa lista gozarán del sueldo que le correspondía á la jerarquía militar con que terminaran sus servicios en la guerra del Paraguay durante un tiempo cuatro veces mayor del que tuvieron en dicha campaña.

Art. 3.° Quedan excluidos de los beneficios que acuerda la presente ley, los que hubieran sido dados de baja por faltar al decoro militar.

Art. 4.° El Poder ejecutivo nombrará una comisión compuesta de tres generales para que examine las listas de revista del ejército en los años de 1865 á 1869 y haga el cómputo de los años de servicios.

Art. 5.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Manuel J. Campos.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Arias—Pido la palabra.

Como se vé, señor presidente, este proyecto, dispone la reincorporación al ejército de guerreros del Paraguay,

que no revistan en él, en este momento, por encontrarse de baja por razones de enfermedad ú otra causa justificada, y dispone también, la reincorperación al ejército de los guardias nacionales que fueron guerreros en aquella campaña.

La guardia nacional, señor presidente, fué la primera en romper el fuego y en derramar su sangre en defensa del honor y de la integridad de la república, cuyo territorio había sido invadido traidoramente por el tirano del Paraguay.

Los valientes correntinos, capitaneados por Cáceres, Madariaga, Reguera Azcona, Páyba, Avalos, Plácido Martínez y algunos otros jefes y vecinos prestigiosos de aquella heróica provincia, defendieron no solamente sus hogares, sino que detuvieron en su avance al numeroso ejército que comandaba el general paraguayo Robles, dando lugar así, con su valiente conducta, á que el ilustre presidente, general Mitre, pudiese organizar el ejército que debía arrojar fuera de la patria al audaz invasor.

La guardia nacional, en aquella cruenta guerra, dió tantas pruebas de valor y de disciplina, que pudo figurar honrosamente á la par de los cuerpos veteranos.

En la de Buenos Aires, formaban ciudadanos distinguidísimos, como Miguel Martínez de Hoz, muerto gloriosamente en el campo de batalla; Gaspar Campos, que hecho prisionero en un combate desgraciado, murió en las prisiones del tirano después de indecibles sufrimientos; Abrabam Walker, que hizo toda la campaña sin solicitar una sola licencia, á pesar de los ruegos insistentes de su familia, que anhelaba dar un abrazo á este bravo defensor de la patria, lo que no lograron sino cuando concluyó la guerra y aquél volvió al frente de su batallón, para ser licenciado, llevando á su hogar la satisfacción del deber cumplido; el noble y valiente patriota coronel Mateo Martínez; Juan Lucio Somoza, que puede ostentar en su pecho todas las condecoraciones acordadas en aquella guerra; Juan Ortiz de Rozas, que tenemos el placer de ver ocupando tan honrosamente una banca en este recinto; Zoilo Piñeyro; Dardo Rocha fundador de La Plata; Rodolfo Bunge y muchos otros distinguidos ciudadanos que sería largo y prolijo enumerar en este momento.

Los cuerpos que formaban la guardia nacional eran los siguientes:

La segunda división de guardias nacionales de Buenos Aires, que al mando del patriota y valiente general Emilio Conesa, dió aquel gran combate del Paso de la Patria donde obligó al enemigo á repasar el rio, bayonetéandolo hasta dentro de las mismas chatas y canoas en que huían del libre territorio que habían pretendido hollar; aquella otra famosa división de Cuyo, bajo el comando de los coroneles Agüero y Domínguez; esa división formada por el batallón San Juan, el batallón Mendoza, el batallón San Luis, el batallón Córdoba, al mando del valiente y caballeresco Olmedo, que en aquellos cruentos combates del Boquerón llegaron un día, en una brillante carga á la bayoneta, á apoderarse de aquella formidable trinchera, batiéndose con el enemigo cuerpo á cuerpo en su mismo campamento; aquel famoso batallón San Nicolás, que formó siempre en el primer cuerpo de ejército, en la primera línea, formando brigada con el primer batallón de infantería, y que estuvo por años mirando cara á cara al enemigo, á aquel valiente enemigo que defendía palmo á palmo el terreno y que no se retiraba del combate sino para reponer las municiones y volver á recomenzar la batalla; el batallón Salta, que bajo el comando del entonces sargento mayor, don Julio Argentino Roca, hoy teniente general, lució su bizarra bravura sobre las trincheras de Curupaytí, llamando la atención de todo el ejército; el batallón de Entre Rios, que en ese mismo cruento combate bajo las ordenes del comandante Pedro García, luchó de tal manera que perdió la tercera parte del efectivo de sus fuerzas y hasta su segundo jefe, muerto en el campo de batalla, acción de guerra que las ordenanzas clasifican de hecho heróico; el batallón Santafecino, donde formaban oficiales distinguidísimos, como Benjamin Sastre, Marcelino Freire, Grandolli muerto sobre el campo de batalla y muchos otros patriotas santafecinos, cuyos nombres no recuerdo en este momento, que bajo las ordenes del patriota y valiente coronel Avalos se cubrieron de gloria en tantos combates; el batallón Riojano y el batallón Catamarqueño, que debido á las innumerables bajas qne sufrieron en muchos combates, hubo que reducirlos á una sola unidad, bajo la denominación de batallón Rioja-Catamarca, y bajo esta nueva denominación volvió, sin embar-

go, á batirse con toda bizarría al lado del 6 de línea en la batalla de Lomas Valentinas y en el ataque de Peribebuy, donde sus jefes conquistaron la medalla á la bravura militar; la primera división de esta capital, al mando del patriota y valiente coronel José María Morales y del distinguido comandante José Ignacio Garmendia, hoy general de división, que se batió también con bizarría en la famosa batalla de Lomas Valentinas; y tantos otros cuerpos de guardia nacional, señor presidente, que, como he dicho, figuran honrosamente á la par de los veteranos; el famoso regimiento San Martín, que formado por paisanitos reunidos en los barrios suburbanos de esta capital, empezaba á batirse junto con la salida del sol todos los días, por años enteros, y que conservó siempre en la cumbre de la gloria el ilustre nombre con que había sido honrado, del libertador de tres repúblicas.

La comisión de guerra, señor presidente, ha creído de justicia reincorporar á todos estos guerreros al ejército, para que gocen de los privilegios que el honorable Congreso ha concedido á los guerreros del Paraguay, premiando así á esos patriotas que acudieron presurosos al llamado de la patria, á esos guardias nacionales que escucharon aquella célebre proclama del general Mitre, en que pronunció aquel terrible apóstrofe que fué como una marca de fuego estampada sobre la frente de los cobardes.... Pocos días antes de marchar á Concordia la guardia nacional de esta capital, el general Mitre quiso pasarle una revista que tuvo lugar en el Paseo de Julio; reunida allí la guardia nacional le dirigió una proclama que escuchó toda emocionada. En un momento dado, sujetando la brida de su brioso caballo, parándose sobre sus estribos y levantando en alto su mano derecha, en la que conservaba su espada, les dijo: «Guardias nacionales de la República: inscribid en las culatas de vuestros fusiles el nombre de los desertores en el momento del peligro.»

Es indescriptible, señor presidente, la impresión que estas palabras produjeron en los guardias nacionales, que atronaban los aires, vivando á la patria y levantando en alto sus fusiles. Seguramente, si alguna columna enemiga se hubiera encontrado allí cerca, habría sido deshecha á bayonetazos!

La comisión de guerra espera que la honorable cámara prestará su sanción á este proyecto, premiando así, señores diputados, al valor y al patriotismo.

Hay algunos de estos patriotas que han logrado, con su esfuerzo propio y con su buena suerte, asegurarse el sustento de la ancianidad; pero otros, menos felices, ven llegar los aniversarios gloriosos de las victorias conquistadas con su esfuerzo, y en esos días, que deberían ser de contento en su hogar, son muchas veces de dolor, porque falta hasta el pan para el desayuno.

La comisión espera que la honorable cámara se dignará prestar su aprobación á este proyecto, que, como digo, premiará el valor, la abnegación, el patriotismo y la constancia de los conciudadanos que hicieron aquella campaña. *(¡Muy bien! ¡muy bien! Aplausos en las bancas).*

—Se vota en general el proyecto en discusión, y es aprobado.

Sr. Vega—Pido la palabra.

Es un homenaje que seguramente no necesitan los que han sido recordados en este momento por el glorioso y valiente guerrero del Paraguay; pero es un homenaje que los que venimos después recogiendo el fruto del magno esfuerzo no podemos negarles.

Deseo que se haga constar en el acta que la votación recaída ha sido por unanimidad. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente—Así se hará.

—Se lee el artículo 1°.

Sr. Secretario Ovando—Por error de imprenta, hay una omisión en la última parte de este artículo. Debe decir: «ó al separarse del ejército de operaciones por causa justificada y siempre que hubiesen tomado parte en alguna batalla ó combate.»

—Se aprueba con la corrección indicada.

Sr. Secretario Ovando—Por igual causa no figura como artículo 2°, el siguiente: Se considera el grado de teniente coronel para los secretarios mi-

litares de general en jefe á los efectos del artículo anterior.

—Se aprueba el artículo 2º.
—Sin observación se aprueba el resto del proyecto.

20

LÍNEAS TELEGRÁFICAS EN SAN JUAN

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado autorizando al Poder ejecutivo á emplear la cantidad de pesos 100.000 moneda nacional en construir é instalar en la provincia de San Juan las líneas necesarias para unir por telégrafo á la capital con varias ciudades de la misma, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, agosto 21 de 1908.

Emilio Mitre.—Marcial R. Candioti.—. M. Carlés—M. Van Gelderen.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º El Poder ejecutivo hará construir é instalar en la provincia de San Juan las líneas necesarias para unir por telégrafo la capital de la provincia con Calingasta, pasando por Desamparados, Marquesado y Barrial; y al departamento de Jachal con La Iglesia, pasando por Rodeo.

Art. 2º Para dar cumplimiento al artículo 1º autorízase el gasto de cien mil pesos moneda nacional, (100.000 pesos curso legal) que se hará de rentas generales con imputación por partes iguales á los presupuestos de 1909 y 1910.

Art. 3º Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 4 de agosto de 1908.

D. E. PALACIO.
B. Ocampo,
Secretario.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Algunas de estas líneas se encuentran comprendidas en la ley 4641, sancionada en 1905. Como habitualmente sucede, no se pudo completar el programa telegráfico que esa ley establecía, con lo que ahora se proyecta, por falta de recursos.

Este proyecto de ley establece las líneas telegráficas que partiendo de la ciudad de San Juan lleguen al departamento de Calingasta, pasando por Desamparados, Marquesado y Barrial; y una segunda línea que recorre el departamento de Jachal hasta la terminal Iglesia, pasando por Rodeo. La primera consta de 142 kilómetros y la segunda de 58, lo que hace un total de 200 kilómetros, que vendrán á satisfacer urgentes necesidades en aquellos parajes donde se elabora industria minera, agrícola y de pastoreo.

Se trata de telégrafos en las provincias del interior, y esto importa suministrar al pensamiento intelectual, comercial á industrial una de sus primeras necesidades.

Nada más. (*¡Muy bien!*)

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

21

MOCIONES DE PREFERENCIA

— a —

Sr. Vega—Pido la palabra.

Hay un asunto despachado por la comisión de obras públicas, que es absolutamente sencillo; implica una autorización á la municipalidad de Zárate para construir un puerto.

Hace dos años fué presentado á la cámara el despacho favorable y caducó por disposición reglamentaria.

Hago moción, dada la sencillez del asunto de que se trata y el despacho favorable que tiene la comisión respectiva, para que sea tratado sobre tablas.

—Apoyado.

— b —

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Dada la buena voluntad demostrada por la honorable cámara para acceder á estas mociones de preferencia, me

permito hacer una en favor del asunto número 146, página 336.

Se trata de un despacho de la comisión de peticiones, acordando pensión á la señora Mercedes Beruti de Ruíz.

Basta enunciar este nombre para que el despacho se funde por sí mismo, dada la razón de estricta justicia en que se apoya, pues que se trata de la nieta de un procer de la independencia argentina.

Hago moción de preferencia á favor de este asunto.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se votarán las dos mociones que se acaban de formular.

- Resulta afirmativa.

22

COLEGIO NACIONAL DE SAN LUIS

CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Berrondo, sobre construcción de un edificio para el colegio nacional de San Luis, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, agosto de 1908.

Emilio Mitre—M. Carlés—Marcial R. Candioti.—M. Van Gelderen.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de pesos 100.000 moneda nacional en la construcción de un edificio para el colegio nacional en la capital de la provincia de San Luis.

Art. 2º Este gasto se hará de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 3º Comuníquese, etc.

A. Berrondo.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.) — Pido la palabra.

El señor diputado Berrondo, cuyo recuerdo nos es tan grato á todos los que hemos sido sus colegas, presentó en las sesiones del año anterior este proyecto de ley, que ha sido confirmado después por una solicitud de personas respetables, entre las que figuran miembros del cuerpo docente de ese instituto, demostrando la necesidad de sancionar este proyecto.

Las oficinas técnicas correspondientes lo informaron favorablemente, de tal manera que la comisión no vaciló un sólo instante en prestarle su apoyo, presentando el despacho que acaba de leerse y por el cual se aconseja á la honorable cámara su sanción. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

23

AGUA POTABLE

EN CHILECITO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por los señores diputados A. P. García y W. Frías, sobre estudios para dotar de agua filtrada á la ciudad de Chilecito (La Rioja), y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción en la forma del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo á efectuar las obras necesarias para dotar de agua filtrada á la ciudad de Chilecito, provincia de La Rioja, de conformidad con los estudios hechos por la dirección general de obras de salubridad.

Art. 2º Decláranse incluídas estas obras entre las autorizadas por la ley núm. 4158, y autorízase al Poder ejecutivo á emitir hasta la suma de pesos 400.000 en los bonos que la misma ley autoriza, con imputación á la presente.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 21 de 1908.

Emilio Mitre—M. Carlés—Marcial R. Candioti — M. Van Gelderen.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Como la lectura misma del proyecto lo indica, se trata de disponer el gasto de una suma relativamente crecida para dotar de agua filtrada á la ciudad de Chilecito, en La Rioja, vale decir, la segunda ciudad, en cuanto á su población, de aquella provincia, y la primera, puede afirmarse, en cuanto á su industria y comercio.

Ya en 1906, el departamento de obras de salubridad de la nación, informó otro proyecto análogo á éste, destinando la suma de 292.516 pesos con centavos para estas obras; pero en el informe que la comisión de obras públicas pidió á la repartición mencionada, al estudiar el proyecto sometido á su dictamen, se dice que en razón del encarecimiento de los materiales y mano de obra, esta suma será escasa, razón por la cual ha sido elevada, por el proyecto presentado por los señores diputados Frías y García, á la de cuatrocientos mil pesos.

En la actualidad Chilecito está bebiendo el agua que producen los deshielos de la cordillera, y este proyecto está destinado á dotar de agua filtrada, ó sea de agua pura, á aquella ciudad, tomándola de un manantial que se conoce con el nombre de Agua Negra, que precisamente forma antítesis con el color de ella, que es pura y cristalina.

Dotar de agua buena á las ciudades, señor presidente, es dotarlas de buena salud, y dotarlas de buena salud, es dar á los ciudadanos facilidades para el desenvolvimiento de sus actividades dentro del estado.

Estas razones bastan y sobran para dejar fundado el proyecto.

Sr. Presidente—Se votará en general.

—Resulta afirmativa.
—En discusión el artículo 1º.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Desearía una aclaración, porque dice el despacho que la comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por los señores diputados A. P. García y W. Frías sobre estudios para dotar de agua filtrada, etc.. y el artículo 1º supone que hay estudios efectuados. Desearía saber si efectivamente existen esos estudios.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Tengo á la mano el informe de la comisión de obras de salubridad que figura en el expediente número 5701, letra C, número 208, entrado el 3 de agosto de 1908, en que bajo la firma de don Guillermo Villanueva, se dice que los estudios han sido hechos y las obras presupuestadas, como he tenido el honor de manifestar á la honorable cámara.

Sr. Méndez Casariego—Perfectamente; siendo así no tengo nada que observar.

—Se aprueba el artículo 1º.
—El resto del proyecto pasa sin observación.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

24

JUBILACIÓN

SEÑORITA MARÍA J. MOREL

Sr. Secretario Ovando — Reclaman á la secretaría la omisión de dos proyectos de jubilación que fueron incluídos en la moción hecha por el señor diputado Carlés, en agosto 7. El primero se refiere á la señorita María J. Morel y el segundo á la señorita Amalia Mañé.

A la honorable Cámara de diputados.

Vuestra comisión de peticiones y poderes ha estudiado la solicitud de la señorita María J. Morel, profesora de pedagogía en la escuela normal de profesores de lenguas vivas de esta capital; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Jubílase con la asignación mensual de trescientos sesenta pesos moneda nacional ($ 360) á la señorita María J. Morel, profesora de pedagogía en la escuela normal de profesores de lenguas vivas de esta capital.

Art. 2.º Mientras este gasto no se incluya en la ley general de presupuesto se hará de rentas generales, imputándose á la presente.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 4 de 1908.

Leonidas Zavalla.—A. Cornejo G. García Vieyra.—Alfredo C. Paz.—E. Molina.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

La señorita de Morel tiene 17 años de servicios prestados sin interrupción de ninguna clase, como profesora de pedagogía en la escuela normal de lenguas vivas, puesto que ha desempeñado con toda contracción é inteligencia.

Enferma, y no pudiendo continuar en el desempeño de sus tareas, se ve obligada á solicitar del honorable Congreso gracia por los años que le faltan para tener el tiempo necesario para la jubilación.

La comisión de peticiones ha estudiado las razones del pedido y las encuentra justas, y fija la cantidad de 360 pesos, en vez de la de 420, que es la que actualmente goza como sueldo.

Sr. Presidente—Se votará.

—Sin observación se aprueba en general y en particular el proyecto que antecede.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

25

JUBILACIÓN

SEÑORITA AMALIA MAÑÉ

A la honorable Cámara de diputados

Vuestra comisión de peticiones y poderes ha estudiado la solicitud presentada por la señorita Amalia Mañé; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Jubílase con la asignación de cuatrocientos ($ 400) pesos mensuales á la profesora normal señorita Amalia Mañé.

Art. 2° Mientras este gasto no se incluya en la ley de de presupuesto se hará de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 4 de 1908.

Leonidas Zavalla.—A. Cornejo.—Alfredo C. Paz.—G. García Vieyra.—E. Molina.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

La señorita de Mañé tiene 19 años de servicios consecutivos, como regente y profesora en la escuela normal de lenguas vivas.

Enferma también como la anterior, se ve obligada á pedir jubilación casi en la proximidad de obtenerla de acuerdo con la ley.

La comisión de peticiones ha estudiado las razones del pedido y las ha encontrado justas, por lo cual aconseja su jubilación con 400 pesos, en vez de 460 de que goza.

Nada más.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y particular el proyecto en discusión.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

26

MOCIÓN

SUBSIDIOS Á DOS HOSPITALES

Sr. Ortega—Pido la palabra.

Hago moción para que en el orden de las preferencias acordadas, se trate el proyecto sobre subsidio al hospital San Martín, del Paraná, página 286 de la orden del día, y el comprendido en la página 52, que es de la misma naturaleza.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se votará oportunamente.

27

SUBSIDIO

ESCUELA HIPÓLITO VIEYTES

Sr. Secretario Ovando—Corresponde tratar el asunto de la moción del señor diputado Pera.

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de peticiones ha estudiado la solicitud presentada por el club social «La Prensa» pidiendo un subsidio; y por las razones que dará su miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo á contribuir con la suma de tres mil quinientos pesos moneda nacional al club social «La Prensa» para la creación de una escuela que se denominará escuela Hipólito Vieytes.

Art. 2° Eeste gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 21 de 1908.

Leonidas Zavalla — G. Garcia Vieyra—Alfredo C. Paz—A. Cornejo.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

El club social La Prensa, tiene el propósito de fundar una escuela que llevará el nombre del patriota Hipólito Vieytes.

Ha encontrado eco simpático en la comisión de peticiones, y sin duda lo encontrará también en la cámara, porque se trata de contribuir con una pequeña suma á la fundación de un establecimiento de educación, que es de esperar dé buenos resultados.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

28

PUENTE CARRETERO Y DIQUE

EN EL RÍO TUNUYÁN

Sr. Secretario Ovando—Corresponde tratar el asunto de la moción del señor diputado Day.

A la honorable Cámara de diputados.

La comision de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Ponce, autorizando al Poder ejecutivo para contribuir con la suma de cuatrocientos mil pesos moneda nacional á la construcción de un puente carretero en el río Tunuyán; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en la forma del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Camara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para contribuir con la suma de cuatrocientos mil pesos moneda nacional á la construcción de un puente carretero en combinación con un dique distribuidor en el rio Tunuyán, frente más ó menos á la estación Alto Verde del ferrocarril Gran Oeste Argentino, provincia de Mendoza. El ministerio de obras públicas hará intervenir á la inspección de puentes y caminos, en la redacción del proyecto que actualmente prepara el gobierno de Mendoza y posteriormente en la ejecución de los trabajos hasta que se hubieran invertido los cuatrocientos mil pesos con que contribuirá la nación.

Art. 2° Inclúyase en el presupuesto general de gastos de 1909 los fondos necesarios para el cumplimiento de la presente ley, y si durante el corriente año fuera necesario efectuar algunos gastos, queda facultado el Poder ejecutivo para cubrirlos con rentas generales.

Art. 3° Los materiales que introduzca del extranjero el ministerio de obras públicas ó el gobierno de Mendoza para el puente-dique á que se refiere esta ley, quedan exentos de derechos de aduana hasta el 31 de diciembre de 1910.

Art. 4° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 21 de 1908.

Emilio Mitre—Marcial R. Candioti—M. Carlés—M. Van Gelderen.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para contribuir con la suma de cuatrocientos mil pesos moneda nacional de curso legal á la construcción de un puente carretero en combinación con un dique distribuidor en el río Tunuyán, frente más ó menos á la estación Alto Verde del ferrocarril Gran Oeste Argentino, provincia de Mendoza. El ministerio de obras públicas hará intervenir á la inspección de puentes y caminos en la redacción del proyecto que actualmente prepara el gobierno de Mendoza y posteriormente en la ejecución de los trabajos hasta que se hubieran invertido los cuatrocientos mil pesos con que contribuirá la nación.

Art. 2° Inclúyase en el presupuesto general de gastos de 1908 los fondos necesarios para el cumplimiento de la presente ley, y si durante el corriente año fuera necesario efectuar algunos gastos, queda facultado el Poder ejecutivo para cubrirlos con rentas generales.

Art. 3° Los materiales que introduzca del extranjero el ministerio de obras públicas ó el gobierno de Mendoza para el puente-dique á que se refiere esta ley, quedan exentos de derechos de aduana hasta el 30 de junio de 1909.

Art. 4° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Carlos Ponce.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra. El honorable Congreso de la nación, en el año 1886, autorizó un gasto de trescientos mil pesos para la construcción de tres puentes carreteros en la provincia de Mendoza: uno, en el río Tunuyán camino de Mendoza al sud; otro sobre el río Diamante siguiendo el mismo camino; y el tercero sobre el mismo río Tunuyán en el departamento Rivadavia.

Veinte años después tomaba tal incremento comercial é industrial este departamento de la provincia de Mendoza, que fué necesario habilitar, siquiera fuese de una manera primitiva, puentes que comunicaran una y otra margen del río.

El que se proyecta en este momento tendrá un doble carácter: servirá de comunicación de un extremo al otro del departamento Rivadavia y además servirá en combinación como dique distribuidor, para cultivar más de veinte mil hectáreas de tierra de muy buena clase.

Teniendo en cuenta que este departamento se encuentra laborado con muy extensos viñedos, con nuevas plantaciones de álamos, ensayándose plantaciones de árboles frutales, se comprenderá la razón que han tenido las oficinas técnicas del ministerio para aconsejar á la comisión que prestara su aprobación al proyecto presentado por el señor diputado Ponce; de tal manera que la comisión repite ese informe y aconseja á la cámara que le preste su sanción.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

29

MOCIONES DE PREFERENCIA

— a —

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra. La comisión de presupuesto ha despachado un proyecto de ley sobre exoneración de derechos de aduana á la municipalidad del Rosario de Santa Fe para la introducción de materiales destinados al alumbrado público de esa ciudad. Estos materiales han sido introducidos, y por los derechos de aduana se han firmado letras en el ministerio de hacienda que vencen á fines de este mes. Por consiguiente, para regularizar esta situación, y tratándose de una suma insignificante, puesto que es alrededor de tres mil pesos oro, pido á la honorable cámara quiera tratarlo en el orden de las preferencias acordadas.

—Apoyado.

— b —

Sr. Escobar—Pido la palabra. La comisión de peticiones ha despachado favorablemente una solicitud presentada por el círculo patriótico de la provincia de Buenos Aires, acordándole la suma de pesos 3.000 moneda nacional para contribuir á los gastos que origine la colocación de una placa conmemorativa en la tumba del general don Juan

Martín de Pueyrredón. Hago moción de preferencia para este asunto.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se votarán las dos mociones.

—Se vota y son aprobadas.

30

MUELLE EN ZÁRATE

Sr. Secretario Ovando—Corresponde tratar ahora el asunto á que se refiere la moción del señor diputado Vega.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por la municipalidad de Zárate sobre construcción y explotación de un muelle, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Concédese á la municipalidad de Zárate autorización para construir y explotar, por el término de cuarenta años, á contar desde la fecha de la promulgación de la ley, un muelle para importación y exportación de productos.

Art 2.° La municipalidad de Zárate queda obligada á construir las oficinas para la sub-prefectura de puertos, aduana y resguardo, si así lo requiriesen los ministerios de que dependen aquéllas, las cuales deberán tener las comodidades necesarias para el buen funcionamiento de las mismas.

Art. 3.° Las obras que se construyan por la municipalidad de Zárate, deberán ser inspeccionadas por el ministerio de obras públicas, sin cuya aprobación no podrán librarse al servicio público, siendo por cuenta de ella los gastos que demande la inspección, no pudiendo exceder de cuatrocientos pesos mensuales.

Art. 4.° Dentro de los tres meses de promulgada la ley de concesión, deberá firmarse el contrato respectivo, y á los seis subsiguientes á esta fecha, presentar á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos definitivos, presupuestos y especificaciones de las obras á construirse. Los trabajos comenzarán dentro de los tres meses subsiguientes á la fecha de dicha aprobación, debiendo fijarse en esa circunstancia el plazo para la terminación de los mismos.

Art. 5.° Si la municipalidad de Zárate no firmara el contrato, presentara los estudios y proyectos ó empezare las obras dentro de los plazos designados, la concesión quedará caduca, salvo el caso de fuerza mayor, debidamente justificado á juicio del Poder ejecutivo.

Si no terminase las obras en el plazo estipulado, incurrirá en una multa de mil pesos moneda nacional por cada mes de retardo, que se deducirá del depósito de garantía.

Si agotado éste no se hubieren terminado las obras, la concesión quedará caduca y el gobierno podrá tomar posesión de ellas, abonando su valor según tasación menos un veinte por ciento en concepto de multa; ya sea para concluirlas por su cuenta ó bien por empresa particular en los términos de la con concesión.

Art. 6.° La municipalidad de Zárate cobrará los derechos que le corresponda con arreglo á las tarifas que se establezcan de acuerdo con el Poder ejecutivo, no pudiendo en ningún caso ser mayores que las que rigen para muelles análogos del Poder ejecutivo.

Art. 7.° Los buques de la armada nacional no pagarán derecho alguno por el uso del muelle, como tampoco el embarque ó desembarque de fuerzas militares de la nación, inmigrantes ó sus equipajes. Los materiales del gobierno que se carguen ó descarguen pagarán solamente la mitad de las tarifas establecidas por todos los servicios de que se haga uso.

Art. 8.° La municipalidad de Zárate podrá ocupar gratuitamente con las obras todos los terrenos de la playa del rio Paraná que le sean necesarios; los de la ribera podrá ocuparlos también, previa expropiación si fuesen particulares, pero con la obligación de reemplazar la calle de treinta y cinco metros á que se refiere el Código civil, en la situación y con el ancho no menor de diez metros que indique el Poder ejecutivo al aprobar los planos definitivos, proveyéndola de un afirmado conveniente.

Art. 9.° Todos los materiales á emplearse en la construcción y acomodo podrán ser introducidos libres de derechos de aduana, siendo bien entendido que no gozarán de esta franquicia áquellos materiales que puedan ser substituidos con eficacia, á juicio del Poder ejecutivo con los similares del país. A este efecto la municipalidad de Zárate presentará al Poder ejecutivo una planilla detallada de los materiales que hubieran de emplearse del extranjero y del país, con el fin de que se establezca cuáles gozarán de la liberación de derechos, quedando obligada á justificar en todo tiempo, su empleo en la construcción de las obras.

Art. 10 La municipalidad de Zárate estará obligada á mantener las obras construidas y sus accesorios en perfecto estado de conservación durante el plazo de la concesión, á

cuyo término pasarán á ser propiedad de la nación, sin retribución alguna, así como los terrenos ocupados con las mismas, debiendo escriturarse éstas á favor del Poder ejecutivo al firmar el contrato.

Art. 11. El Poder ejecutivo tendrá derecho de expropiar las obras en cualquier tiempo por su valor según presupuesto aprobado, con deducción de la parte proporcional á los años de servicio que tuvieren y al término de la concesión, con más un veinte por ciento como indemnización.

Art. 12. La municipalidad de Zárate depositará en el Banco de la Nación Argentina á la orden del señor Ministro de obras públicas la cantidad de diez mil pesos moneda nacional ó su equivalente en fondos públicos nacionales 'en garantía del cumplimiento de sus obligaciones, los que le serán devueltos una vez terminadas las obras, con deducción de las multas si hubiere lugar.

Art. 13. El Poder ejecutivo tendrá el derecho de intervenir en la explotación del muelle, á fin de poder comprobar la aplicación de las tarifas fijadas y el buen funcionamiento del mismo.

Art. 14. La municipalidad de Zárate podrá transferir esta concesión previa autorización del Poder ejecutivo.

Art. 15. Las divergencias que pudieran producirse entre el Poder ejecutivo y la municipalidad de Zárate en la aplicación de la ley de concesión, serán resueltas por árbitros nombrados por ambas partes. En caso de disconformidad, el tercero será designado por el presidente de la Suprema corte de justicia nacional.

Art. 16. Comuníquese, etc.

Sala de la comisión, septiembre 7 de 1908.

M. Von Gelderen.—M. Carlés. E. Mitre—J. Barraquero.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.) — Pido la palabra. Es tal el desarrollo que ha presidido el movimiento fluvial en los últimos tiempos, señor, que ha aumentado en proporción la circulación comercial en todos los ríos del este argentino, de tal manera que puede establecerse la siguiente proporción: que si hace cinco años la capacidad de atraque satisfacía un movimiento alrededor de quinientas toneladas, por ejemplo, actualmente ha aumentado la capacidad, por el aumento de muelles y facilidad de acceso á las playas, en proporción que podría satisfacer un movimiento general de un millón quinientas mil toneladas, flotantes, diremos así, estableciendo igual proporcionalidad. Lo que ha hecho que al aumentar las facilidades del movimiento mercantil en los ríos de la república, se hayan abaratado los fletes, vinculándose más extrechamente las plazas comerciales entre las distintas regiones del litoral argentino y extranjero.

El puerto que se solicita vendrá á satisfacer, también, una necesidad de alimentación del tráfico comercial en la zona de Zárate, en cuya localidad se encuentran arraigagadas importantes industrias del país, tales como la fábrica de papel, la de fulminantes y dinamita y el gran frigorífico, puerto que satisfará las necesidades del trasporte en las regiones colíndantes, tales como Chacabuco, San Antonio, Arrecifes, etc, etc. Actualmente existe allí un muelle insuficiente para satisfacer las exigencias de la comarca, por lo que la municipalidad de Zárate adelantándose á cumplir con un deber de institución progresista y emprendedora, solicita del honorable Congreso la presente concesión para convertirla muy pronto en una eficaz realidad. No sólo satisfará un propósito de fomento comercial, en general, sino que iniciará una nueva política en la economía de los trasportes locales.

Cuando los ferrocarriles tienen que servir zonas distantes de puertos, deben combinar el valor de la mercadería transportada con la distancia á recorrer, bajo la base que la distancia y el valor se armonicen para distribuir beneficios al transportador y al productor. Es claro que á menor distancia, menor flete y á menores dificultades en el embarque de los artículos de exportación, mayor beneficios para el productor. Cuando Zárate tenga un puerto, el mayor recorrido que se hace desde aquella zona hasta el puerto de la capital en las mercaderías de consumo y de exportación, disminuirán el costo y aumentará el beneficio con el menor recorrido desde el puerto local al punto de destino comarcano. El importe total del flete de aquel recorrido significó en 1907 la suma de 1.817.847 pesos nacionales; de cuya cantidad cuando el puerto esté terminado, lo menos un 40 por ciento quedará en beneficio de los productores y comerciantes de la región.

Podría extenderme en mayores consideraciones, pero las muy suscintas expuestas bastará á los fines de este informe en general.

He dicho.

— Se vota en general el proyecto en discusión y es aprobado.
— En particular se aprueba sin observación.

31

ENSANCHE DEL PARQUE 3 DE FEBRERO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de hacienda ha estudiado el proyecto de ley del Poder ejecutivo relativo á permuta de terrenos ubicados en la Capital federal, entre el gobierno nacional y la municipalidad de la Capital; y por las razones que dará su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros su sanción, modificando el artículo 2° en la siguiente forma:

Artículo 2° Autorízase igualmente al gobierno de la nación para recibir de la municipalidad de la Capital y como compensación á la anterior cesión un terreno limitado por las calles Pueyrredón, Las Heras, Larrea y Melo, y además la suma de un millón de pesos moneda nacional, la que será entregada por cuotas en la forma á convenirse entre el Poder ejecutivo y la Intendencia municipal.

Sala de la comisión, agosto de 1908.

Pedro O. Luro.—V. Peña.—Eduardo Castex.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para entregar en propiedad á la municipalidad de la Capital, los terrenos pertenecientes al gobierno de la nación, situados en el parque 3 de Febrero y compuestos de una superficie de setenta y nueve mil quinientos diez y nueve metros cuadrados (m2 . 79.519).

Art. 2.° Autorízase igualmente al gobierno de la Nación para recibir de la municipalidad de la Capital y como compensación á la anterior cesión, un terreno de una superficie mínima de tres mil metros cuadrados (m2. 3.000) en condiciones de ubicación á satisfacción del ministerio de guerra y la suma de un millón de pesos moneda nacional (pesos moneda nacional 1.000.000).

Art. 3.° Los terrenos y los fondos mencionados en el artículo anterior se destinan á la construcción de un edificio para el ministerio de guerra.

Art. 4.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

R. M. Aguirre.

(Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la pág. 352.)

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Castex—Pido la palabra.

De tiempo atrás la municipalidad de la Capital gestionaba del ministerio de guerra la cesión del terreno situado en Palermo, entre las avenidas Sarmiento y Vértiz, con una superficie de 79.519 metros cuadrados, con destino al ensanche del parque 3 de Febrero. El ministerio se manifestaba dispuesto á efectuar la cesión, siempre que la municipalidad, á su vez, cediera un terreno de superficie conveniente y entregara una suma de dinero para construir un edificio de capacidad adecuada, á objeto de instalar en él las diversas reparticiones dependientes de dicho ministerio, que pagan actualmente alquileres por valor de unos 9.000 pesos mensuales.

Después de varias gestiones, se ha llegado, de común acuerdo, á convenir la cesión, por parte de la municipalidad, del terreno de forma triangular, situado entre las calles Pueyrredón, Las Heras, Larrea y Melo, con una superficie de 2.628 metros cuadrados, y además la entrega de la suma de un millón de pesos que la municipalidad deberá pagar en cuotas á convenir entre la intendencia municipal y el ministerio.

Considerando que el terreno cedido por el gobierno nacional tiene una superficie, como he dicho, de 79.519 metros cuadrados, que pueden tasarse á razón de 17 pesos el metro, representa un valor de 1.351.823 pesos. Deduciendo de esta suma el millón de pesos que entregará la municipalidad, quedan para el terreno de la calle Pueyrredón un valor de 351.823 pesos, que repartidos entre los 2628 metros cuadrados, resulta como á 134 pesos el metro.

La sanción de esta ley es urgente, por cuanto el terreno cedido á la municipalidad forma parte del que ocupará la exposición nacional á celebrarse para la conmemoración del centenario de la revolución de Mayo y deben empezarse en breve las construcciones y arreglos necesarios para el citado certámen.

Es cuanto tiene que informar la comisión de hacienda.

Sr. Presidente—Si no se hace uso de la palabra, se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

32

PENSIÓN

MERCEDES B. DE RUIZ

Sr. Secretario Ovando—Moción del señor Van Gelderen.

A la honorable Cámara de diputados, etc.

La comisión de peticiones ha estudiado la solicitud de pensión de la señora Mercedes Beruti de Ruiz, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados.

Artículo 1º Acuérdase á la señora Mercedes Beruti de Ruiz la pensión mensual de doscientos pesos moneda nacional.

Art. 2º Mientras este gasto no se incluya en la ley general de presupuesto, se hará de rentas generales imputándose á la presente.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 21 de 1908.

Leonidas Zavalla—G. García Vieyra—Alfredo C. Paz—A. Cornejo.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

La comisión de peticiones, señor presidente, ha estudiado la solicitud presentada por la señora Mercedes B. de Ruiz pidiendo una pensión. Este pedido lo hacía valer la señora, manifestando que es nieta del prócer de nuestra independencia el coronel Beruti, todo plenamente comprobado por la comisión.

Sería agraviar la ilustración de esta honorable cámara si la comisión se detuviera á demostrarle cuáles han sido los servicios de Beruti, para que su descendiente pueda merecer la distinción que se aconseja por este despacho. Me he de limitar á decir que ningún descendiente de este prócer ha sido gravoso hasta el presente al erario nacional; y si esta señora viene ahora en demanda de este auxilio, es porque ha quedado viuda y en situación muy precaria.

Estas son las consideraciones que han pesado en el ánimo de la comisión para despachar favorablemente este pedido.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

33

SUBSIDIO

Á HOSPITALES DE SAN JUAN

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados asignando á los hospitales Rawson y San Roque de la ciudad de San Juan la suma de 150.000 pesos moneda nacional por mitad á cada uno para mejorar y ampliar sus instalaciones; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de dipatados.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para contribuir con la suma de 150.000 pesos moneda nacional á los gastos que demande la mejora y ampliación de las instalaciones de los hospitales Rawson y San Roque de la ciudad de San Juan.

Art. 2º Esta suma será repartida por mitad entre cada uno de los hospitales nombrados y se pagará da rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 31 de 1908.

L. Zavalla.—Abraham Cornejo.—Alfredo C. Paz.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Asígnase á los hospitales Rawson y San Roque, de la ciudad de San Juan, la suma de ciento cincuenta mil pesos, por mitad á cada uno, para mejorar y ampliar sus servicios y sus instalaciones.

Art. 2° Cúbrase esta asignación con rentas generales é impútese á la presente ley.
Art. 3° Comuníquese, etc.

Victorino Ortega—Julio M. Terán—Ramón Moyano—Eugenio E. Breard—B. Rodríguez Jurado—Julian V. Pera.

Julio 3 de 1908.

Sr. Presidente—Está en discusión en general

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados, asignando la cantidad de 150.000 pesos para los hospitales Rawson y San Roque de la ciudad de San Juan.

Las razones que tuvo la comisión, como fundamento de este despacho, son conocidas de todos los señores diputados, porque son las mismas que se dieron para fundar el proyecto originario, y es por ello que la comisión no ha tenido inconveniente en aconsejar su sanción.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

34

COMUNICACIÓN AL SENADO

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Como corremos riesgo de quedarnos sin quorum, en muy poco tiempo, he pedido la palabra para hacer indicación á fin de que se autorice á la presidencia á comunicar al honorable Senado todo asunto que quede sancionado.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento en general, así se hará.

35

SUBSIDIO

HOSPITALES DEL PARANÁ Y DE TUCUMÁN

Sr. Zavalla—Hago notar que la moción del señor diputado por San Juan, tiene dos partes: una referente á los hospitales de San Juan, y otra al hospital San Martín, del Paraná.

Sr. Secretario Ovando—Sí, señor. Iba á leer el despacho, cuando pidió la palabra el señor diputado por Tucumán.

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados acordando un subsidio de pesos 50.000 al hospital San Martín de la ciudad del Paraná; y por las razones que expondrá el miembro informante, os aconseja la sanción en los mismos términos en que ha sido presentado.

Sala de la comisión, agosto 10 de 1908.

Leonidas Zavalla.—Alfredo C. Paz.—G. García Vieyra.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase al hospital San Martín de la ciudad del Paraná en calidad subsidio, la suma de pesos 50.000.
Art. 2° Este gasto se pagará de rentas generales con imputación á la presente ley.
Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

A. Méndez Casariego.—A. Carbó.—Juan González Calderón.—Carmelo F. Crespo.—Casiano Calderón.—J. M. Salva.

Sr. Presidente—Está en discuisón en general.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

La comisión de peticiones ha estudiado, también, este proyecto de ley, presentado por varios diputados por Entre Ríos, acordando un subsidio de cincuenta mil pesos al hospital San Martín, de la ciudad del Paraná.

Este hospital, que es de suma importancia, está ya próximo á su terminación, y esta suma es indispensable para poder librarlo al servicio público.

Por esta consideración, la comisión de peticiones no ha tenido inconveniente ninguno en despachar favorablemente el proyecto de que se trata.

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Antes que se vote en general este proyecto, voy á pedir á la honorable cámara quiera permitirme que haga lo que vulgarmente se llama enancarse en caballo ageno.

Las mismas razones que informan el despacho para acordar un subsidio al hospital San Martín del Paraná, servirían para el caso de que yo presentara, por separado, un proyecto acordando un subsidio al hospital de clínicas de Tucumán.

Pido que donde se dice del Paraná, se agregue y hospital de clínicas de Tucumán, y que donde dice: 50.000 pesos, se ponga 100.000 debiendo esta suma dividirse por partes iguales.

No quiero molestar la atención de la honorable cámara exponiendo las razones que fundan este pedido; me limitaré á indicar la necesidad de ampliar los hospitales en las provincias, haciéndolos dignos de su objeto, para que quede fundada mi solicitud, y pido á la honorable cámara quiera acceder á ella.

Sr. Zavalla—¿Hay algún proyecto?

Sr. Van Gelderen—No hay ninguno.

Sr. Zavalla—Entonces, me opongo.

Sr. Van Gelderen—Puede oponerse el señor diputado y votar en contra de mi indicación, aunque espero que la honorable cámara no lo acompañará.

Sr. Zavalla—Yo, como miembro de la comisión de peticiones, me opongo al pedido del señor diputado por Tucumán. Que presente un proyecto que pase á estudio de la comisión, y ésta presentará su despacho.

Sr Van Gelderen—Pido la palabra.

Para oponerse á un pedido, señor presidente, es menester dar las razones que se tienen, y en puridad de verdad, duéleme decir que la oposición hecha por el miembro de la comisión, está huérfana de fundamento. Al hacer mi pedido lo he fundado brevemente economizando á la cámara un largo discurso para demostrar las necesidades á que responde; pero si el señor diputado lo desea y la cámara lo consiente, estoy dispuesto á hacerlo, aunque sé, por experiencia, que tales discursos son contraproducentes.

Insisto pues en afirmar que idénticas necesidades del hospital San Martin del Paraná tiene el hospital de clínicas de Tucumán, y no habiéndose fundado la oposición, pido á la presidencia que haga votar mi indicación, en la seguridad de que la cámara la aceptará.

Sr. Presidente — La presidencia pondrá á votación la indicación del señor diputado en oportunidad y si ha lugar.

Se votará en general el despacho de la comisión.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Como la comisión no ha aceptado el agregado del señor diputado por Tucumán, se votará el artículo 1° del despacho.

Sr. Van Gelderen — ¿Y si fuera aprobado quedaría rechazada mi indicación?

Varios señores diputados—No, señor.

—Se vota el artículo 1° del despacho de la comisión y es aprobado.

Sr. Van Gelderen — Pido que se rectifique la votación.

—Rectificada, da el mismo resultado.

Sr. Van Gelderen — Habiéndose aprobado el artículo 1° del despacho de la comisión, antes de votarse el 2° pido que se ponga como tal el siguiente: Acuérdase 50.000 pesos para el hospital de clínicas de Tucumán.

Sr. Presidente—Se votará si este artículo se trata sobre tablas.

—Resulta afirmativa.

—Se pone en discusión el nuevo artículo, y no haciéndose observación se vota y es aprobado en esta forma:

Art. 2° Acuérdase al hospital de clínicas de Tucumán la cantidad de cincuenta mil pesos.

Sr. Iriondo—Pido la palabra.

Para proponer un artículo 3° en favor del hospital de Santa Fe, que se encuentra en las mismas condiciones que el de Tucumán. Sus obras no pueden continuarse, á pesar de que una

vez terminadas han de hacer honor al país.

Propongo el artículo en estos términos: acuérdase cincuenta mil pesos al hospital de caridad de la ciudad de Santa Fe. *(¡Muy bien!)*

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Para recordar sencillamente al señor diputado por la Capital que hay un proyecto, que no sé si se ha despachado ya definitivamente, que concede á ese hospital una suma muy superior á la que propone. Entiendo que se trata de una suma de ciento cincuenta mil pesos.

Hago esta observación, porque si prosperara la moción del señor diputado, quizá vendría á perjudicarse la sanción de aquel otro proyecto.

Sr. Iriondo—No conocía el antecedente, y en vista de él, retiro la indicación.

Sr. Alsina—Pido la palabra.

Yo la hago en favor del hospital de Salta, que se encuentra en iguales condiciones. Propongo un artículo en términos análogos.

—Apoyado.

Sr. Presidente — Se va á votar previamente si la cámara resuelve ocuparse inmediatamente de la moción del señor diputado por Salta ó si ésta pasa á comisión.

—Se vota y resulta negativa.
—Se aprueba el resto del proyecto.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

36

ALUMBRADO ELÉCTRICO

EN SANTA FE

Sr. Secretario Ovando—Corresponde tratar el asunto de la moción del señor diputado Pera.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Concédese á la municipalidad del Rosario de Santa Fe la exoneración del pago de derechos de importación para las lámparas, globos y resistencias que introduzca con destino al alumbrado público de esa ciudad.

Art. 2°. La suma total de derechos cuyo pago se exonera por la presente ley, no excederá en ningún caso de la cantidad de tres mil pesos oro.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 27 de 1908.

M. M. Padilla.—Sabá Z. Hernández. — G. del Barco—Z. Cantón.—Julian V. Pera.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

La municipalidad del Rosario introdujo el año próximo pasado materiales para el alumbrado público de aquella ciudad, consistentes en lámparas, globos y resistencias, cuyos derechos de importación alcanzan á la suma de tres mil pesos oro, más ó menos, y solicitó oportunamente del congreso la exoneración de los derechos de esos materiales, dado el destino público que iban á tener.

La comisión de presupuesto en ese mismo año formuló un despacho aconsejando acordar la franquicia pedida; pero este despacho no llegó á tratarse.

Este año, la misma comisión ha recibido igual pedido de aquella municipalidad, y en vista de ello, ha formulado un nuevo despacho en la forma de práctica, es decir, acordando á la municipalidad del Rosario la exoneración de los derechos de importación por dichos materiales y por una suma que no podrá exceder nunca de tres mil pesos oro.

Con esto se regularizarán los expedientes que existen en el ministerio de hacienda, mediante los cuales se suscriben letras á plazo fijo, que están por vencer en este mes, como anteriormente expuse.

Por estas razones pido á la honora-

ble cámara quiera aprobar este despacho.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

37

BANCO DE LA NACIÓN

AUMENTO DE CAPITAL

Sr. Oliver—Pido la palabra.

Para hacer una moción de preferencia, respecto de un asunto que la merece. Me refiero al despacho de la comisión de hacienda en el proyecto sobre aumento de capital al Banco de la Nación. Es tan indiscutible la importancia de este asunto, que me excusa de dar las razones en que la fundo, pues son conocidas de todos los señores diputados.

Hago, pues, moción para que se trate este asunto con preferencia en el orden de las ya acordadas.

—Suficientemente apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

38

COLOCACIÓN DE UNA PLACA

EN LA TUMBA DEL GENERAL PUEYRREDÓN

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado la solicitud presentada por el Círculo patriótico de la provincia de Buenos Aires, pidiendo un subsidio para la colocación de una placa en la tumba del general Juan Martín de Pueyrredón; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Acuérdase al Círculo patriótico de la provincia de Buenos Aires, la suma de tres mil pesos moneda nacional para contribuir á los gastos que origine la colocación de una placa en la tumba del general Juan Martín de Pueyrredón.

Art. 2º Este gasto se hará de rentas generales, imputándose á la presente.

Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 21 de 1908.

Leonidas Zavalla — G. García Vieyra—Alfredo C. Paz— A. Cornejo.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

La misma lectura del despacho informa el proyecto. Este centro patriótico pide esta cantidad de dinero para colocar una placa en la tumba del general Pueyrredón y la comisión no ha encontrado inconveniente en aconsejar su sanción.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

39

BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA

AUMENTO DE CAPITAL

—Puesto en discusión un despacho de la comisión de hacienda, relativo al aumento de capital del Banco de la Nación Argentina, dice el

Sr. Saavedra Lamas—En el despacho que se ha presentado, el señor diputado Luro, según manifestó en el seno de la comisión, tiene el propósito de introducir algunas modificaciones.

Ausente en este instante el doctor Luro, pido que se autorice á la comisión para retirar el proyecto.

—Asentimiento.

Sr. Presidente — Habiendo asentimiento, se da por retirado el proyecto y se levanta la sesión.

—Son las 6 y 30 p. m.

SEPTIEMBRE 9 DE 1908

39ª REUNIÓN. 22ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Anchorena, Arias, Argerich, Ayerragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Barraza, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Ibáñez, Lacasa, López Mañán, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Pinero, Revilla, Rivas, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Van Gelderen, Varela, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla. — **Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell. — **Con aviso:** Amaya, Drago, Fernández, Freyre, García (L.), Gonnet, Iriondo, López, Moyano (V.), Roca, Ruiz Huidobro, Terrosa. — **Sin aviso:** Bejarano, Breard, Campos, Goenaga, Múgica, Terán.

SUMARIO N.º 39

1

Aprobación del **acta** de la sesión anterior.

2

Despacho de las comisiones.

3

Diversas **peticiones particulares**.

4

Proyecto de ley, por el señor diputado Manuel Carlés, acordando **pensión** á la señora María Vivas de Montero.

5

Proyecto de ley, por el señor diputado Manuel Carlés, acordando **pensión** á las señoritas Joaquina D. y María I. Argerich y Elizalde.

6

Proyecto de ley por los señores diputados A. C. Escobar y B. Rodríguez Jurado, mandando levantar un censo del territorio de la **Pampa Central** con el objeto de constituir una **nueva provincia** en aquella gobernación.

7

Proyecto de ley, por el señor diputado Carlos Saavedra Lamas, sobre **cabotaje nacional y fomento de la marina mercante**.

8

Moción para tratar con preferencia varios despachos sobre proyectos de ley acordando venias para **demandar á la nación**.

9

Se acepta una moción para tratar con preferencia diversos despachos de la comisión de **obras públicas**, y no se acepta otra con el objeto de fijar día para la discusión del proyecto de ley relativo á la construcción de **ferrocarril subterráneo** en la Capital.

10

Aclaración al proyecto de ley sancionado en la sesión anterior, relativo á la devolución al Poder ejecutivo, de diversos proyectos de ley sancionados el año anterior, acordando **pensión á deudos de guerreros de la independencia**, que fueron incluídos entre las leyes vetadas.

11

Consideración del despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á las empresas de los **ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario** á construir varias líneas y ramales.

—En Buenos Aires, á 9 de septiembre de 1908, el señor presidente declara abierta la sesión á las 8 y 45 p. m.

1

ACTA

—Se lee y aprueba el acta de la sesión anterior.

2

DESPACHO DE LAS COMISIONES

PRESUPUESTO:

—En el proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al ministerio de justicia é instrucción pública por 192.000 pesos moneda nacional con destino á refuerzos de partidas del presupuesto.

AUXILIAR DE PRESUPUESTO:

—En el proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito al ministerio de obras públicas por 1.140 pesos moneda nacional para abonar diferencias de pensión á la señora viuda del ingeniero Cristobal Giagnoni.

—En el proyecto de ley del Poder ejecutivo acordando un crédito suplementario por 40.000 pesos al ministerio de relaciones exteriores para el pago de empleados supernumerarios.

PETICIONES:

—En el proyecto de ley acordando á la señora Martina Ojeda de Tornú é hijos menores el traspaso de la pensión de su finada madre Martina Ugarte de Ojeda.

—En las siguientes solicitudes de pensión: Etelvina de la Serna de Quiñones, Rosario y María de las Mercedes Pizarro, Mercedes T. de la Quintana de Montaña, Catalina F. de Muzzio, Benigna Godoy de Chousiño, Rufina, Rosa, Amelia, Mercedes, Esther y Angélica Rebollo Paz, Gregoria C. de Radmil, Adela S. de Tapia, María G. de Molina, Dominga Uzin de Lucero, Angélica Domínguez de García, Rosa L. de Olmedo, María A. Sch de Terzy, Sofía B. de Cuenca Varela, Silvia G. de Amadeo, Rosa L. de Marini, Jesús Dávila de Aubone, Juliana Indalecia Martínez, Genoveva I. de Castro Boedo, Rosario A. de Leguizamón, Luisa García, Epifanía Toro, Vicenta Latorre de Peralta Martínez, Teresa A. de Suffroni, Aurora Mitre de Monnet.

3

PETICIONES PARTICULARES

—Comerciantes de Córdoba solicitan el pronto despacho del proyecto de ley autorizando á la empresa del ferrocarril Central: Argentino para ampliar sus ramales en el interior de la república.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Vecinos de varios pueblos del norte solicitan el pronto despacho de la ley que ordena la construcción de la estación terminal de ferrocarriles en Retiro (*A la comisión de obras públicas*).

- Vecinos de Río IV solicitan el pronto despacho del proyecto de ley sobre construcción de un ferrocarril entre Rosario y Achiras, propuesta de los señores Filadelfio Villamayor y Cia. (*A la comisión de obras públicas*).

—Martín Biedma é hijo proponen hacerse cargo de las impresiones de la cámara instalando su imprenta en la casa del Congreso. (*A la comisión de peticiones*).

—Vecinos de Saavedra, General Paz, Saladillo, Colón y Lincoln solicitan el pronto despacho del proyecto del señor diputado José M. Vega, sobre subsidio de edificación escolar. (*A la comisión de instrucción pública*).

—La presidenta de la Conferencia vicentina de la inmaculada Concepción solicita un subsidio. (*A la comisión de presupuesto*).

—La presidenta del consejo nacional de mujeres solicita un subsidio. (*A la comisión de presupuesto*).

– El director de la academia de dibujo y pintura de Santa Fe solicita un subsidio. (*A la comisión de presupuesto*).

—Varias personas cuyas pensiones fueron vetadas por el Poder ejecutivo, solicitan su inclusión en la lista de pensiones presentada por los señores diputados Argerich, Piñero é Iriondo.—(*A la comisión de peticiones*).

—Solicitudes de pensión: Filemón G. Naón, Carmen Ugarte de Merlo, Julieta Silva de Simonin, Constantina F. de Zavalía, Josefina B. de Canevali, María y Mercedes Fernández, Juana D. de Escalada, Candelaria y Ciriaca Castellanos, Rosario del Moral de Lara, Elena S. de Azcurrain, Eduarda Gori de Goyena.—(*A la comisión de peticiones*).

4

PENSIÓN

SEÑORA MARÍA VIVAS DE MONTERO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la señora María Vivas de Montero, hija viuda del señor Francisco Vivas, la pensión mensual de ciento cincuenta pesos moneda nacional.

Art. 2o Mientras este gasto no se incluya en el presupuesto se hará de rentas generales imputándose á la presente.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

M. Carlés.

Sr. Carlés (M.)—Señor presidente: Don Francisco Vivas entró á prestar sus servicios en la administración el año 1848 como oficial auxiliar de la contaduría nacional, ascendiendo paulatina y virtuosamente, de puesto en puesto, hasta merecer la designación de presidente de esa importante oficina. Fué el consejero de todos los ministros, el sincero contralor de todas las administraciones y el funcionario más respetable por sus altas dotes de idoneidad.

En el censo de 1892 se hace mención del señor Vivas, «contándose que fué el empleado más antiguo de la administración nacional, con 45 años de servicios desempeñados con toda honorabilidad como competencia y contracción».

Al morir dejó en la más completa orfandad á su hija, madre de un niño de muy corta edad, para cuyo auxilio acudo á la misericordia social dignamente representada por la honorable cámara, de la que solicito su apoyo para que este proyecto pase á comisión.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

5

PENSIÓN

SEÑORITAS J. D. Y M. I. DE ARGERICH Y ELIZALDE

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Acuérdase á las señoritas Joaquina D. y María Ignacia Argerich y Elizalde la pensión de cuatrocientos pesos mensuales.

Art. 2°. Mientras esta pensión no se incluya en la ley de presupuesto se abonará de rentas generales, con imputación á la presente ley.

Art 3°. Comuníquese, etc.

Manuel Carlés.

Sr. Carlés (M.)—Señor presidente: Nietas de guerreros de la independencia, por el doble motivo de sus dos abuelos militares, las señoritas Joaquina y María Ignacia Argerich son merecedoras de esta obra de justicia.

Los coroneles Argerich y Elizalde sirvieron en el Alto Perú, en Salta, en Montevideo y en la guerra del Brasil. Por eso excuso fundar más extensamente este proyecto y pido su pronto despacho.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

6

PROVINCIA

DE LA PAMPA CENTRAL

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo procederá á hacer levantar el censo parcial de la gobernación de la Pampa Central.

Art. 2° En caso que dicho censo arroje una suma de población mayor de sesenta mil habitantes, aquella gobernación será declarada provincia argentina.

Art. 3° De conformidad con el artículo anterior, el gobierno autónomo del nuevo estado se constituirá el 25 de mayo de 1910, á cuyo fin el Poder ejecutivo dispondrá lo necesario para que se dicte la constitución provincial de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5° de la constitución nacional.

Art. 4° Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se harán de rentas generales, imputándose á la misma.

Art. 5° Comuníquese, etc.

A. C. Escobar—B. Rodríguez Jurado.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

El proyecto de que acaba de dar cuenta el señor secretario, entraña un acontecimiento trascendental y único

en los anales de nuestra existencia como nación constituída: la creación de una nueva provincia argentina en el vasto y rico territorio nacional de la Pampa Central.

He ahí el pensamiento que informa el proyecto que tenemos el honor de presentar á la consideración de la cámara, con mi distinguido colega el señor diputado doctor Benigno Rodríguez Jurado.

La Pampa... ¡Cuántas evocaciones trae á la mente! Cuántos días de dolor, de sacrificio y de gloria!

Allá en aquellos lugares donde levantaba sus tiendas una raza de centauros, raza que desgraciadamente, talvez, ha sido aniquilada; en aquellos lugares que ha invadido la ola del progreso todo lo antiguo ha desaparecido y ha quedado solamente un nombre «La Pampa», del que se diría destinado á perpetuarse como recuerdo viviente de la denominación genérica con que se distinguió nuestra tierra; que parecería quedar para orgullo de los argentinos como un símbolo de nuestra incipiente democracia que nacía en los albores de 1810...

Y la ley del tiempo, señor presidente, natural y evolutiva, ha querido que la Pampa sea el primer territorio nacional que manifieste claramente sus vivos deseos, sus ansias vehementes de ser provincia.

¿Se encontrará en condiciones? ¿Reunirá los requisitos que exige nuestra carta fundamental para ser considerada provincia?

Una contestación afimativa se impone, sin hesitación ni reserva mental alguna. Es ya un consenso público que hace tiempo La Pampa debió ser autónoma.

Tiene su independencia económica indiscutible, contribuye con más de dos millones de pesos á formar las rentas generales del país, y no abundaré por cierto en innumerables antecedentes sobre sus condiciones de población, económicas, ganaderas, agrícolas é industriales, por no molestar mayormente la atención de la honorable cámara, datos que me reservo presentar á la comisión que tenga á estudio este proyecto.

Debemos seguir la senda segura que nos traza la gran república del norte, cuyos grandes destinos no alcanzamos á divisar en toda su magnitud, la que ha transformado paulatinamente los territorios federales, adiestrándolos en la vida constitucional para terminar, como dice uno de los comentadores de su constitución, de colectividades embrionarias, en sociedades organizadas con los mismos deberes y derechos, con las mismas responsabilidades y provechos que los estados fundadores de la unión.

La Pampa ha conquístado con justo título, palmo á palmo, su autonomía; ella sola, no por la influencia oficial, sino bajo el amparo del trabajo perseverante y fecundo de sus pobladores.

El censo á llevarse á cabo será la fiel expresión de su estado progresista, y si tiene la fortuna de ser declarada provincia, iniciando su gobierno y su vida nueva el 25 de mayo de 1910, habremos agregado una hija mayor más á las catorce ya existentes, acto remarcable que constituirá el más grande homenaje que el congreso argentino puede ofrecer al país, al conmemorarse el centenario de nuestra emancipación política.

Es por estas breves consideraciones que pido á mis honorables colegas el apoyo necesario, para que el proyecto presentado pase al estudio de la comisión de negocios constitucionales.

He terminado. *(¡Muy bien!)*

—Apoyado, pasa el proyecto á la comisión de negocios constitucionales.

7

CABOTAJE NACIONAL

ESTÍMULO Á LA MARINA MERCANTE

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° La navegación y comercio de cabotaje entre puertos de la república, quedan reservados á los buques de bandera nacional, salvo el caso de reciprocidad de las naciones ribereñas.

Art. 2 ° Los buques de bandera extranjera podrán entrar directamente á puertos nacionales para dejar la carga que traigan del exterior y recibir la de exportación, con arreglo á las leyes que sancione el honorable Congreso y á los decretos que la reglamenten.

Art. 3.° Autorízase al Poder ejecutivo para acordar primas á los establecimientos de construcción naval hasta la suma de cien mil pesos moneda nacional anuales ($ 100.000 m/n) y á los buques nacionales establecidos en la

carrera á los puertos del Sud de la república y fuera de cabos, hasta la suma de trescientos mil pesos moneda nacional ($ 300.000 m/n) también anuales, durante un período que no exceda de diez años; en ambos casos sobre la base de las construcciones y del millaje recorrido en viaje de comercio.

Para optar á la prima los armadores ó empresas deben estar radicados en la república.

Art. 4.° El Poder ejecutivo queda autorizado para reducir la documentación establecida por la legislación aduanera, á los buques nacionales destinados exclusivamente á la navegación del Río de la Plata y ríos interiores de la república, á fin de que puedan disfrutar de las mismas facilidades de transporte que los ferrocarriles.

Art. 5.° Todo buque de bandera extranjera que fuera sorprendido en el ejercicio del cabotaje contra lo prescripto en esta ley, será pasible de comiso conjuntamente con el cargamento que conduzca.

Art. 6.° Los buques nacionales quedan exentos del pago de emolumentos consulares, y los ciudadanos que los tripulen, exceptuados de todo servicio militar, salvo el caso de guerra nacional.

Art. 7.° El Poder ejecutivo reglamentará la presente ley á la brevedad posible, tanto en lo relativo á los beneficios que ella acuerda, como á las condiciones que deben reunir sus tripulaciones y sus servicios, así como el personal de los establecimientos de construcción naval.

Art. 8.° Los gastos que demande el cumplimiento de esta ley serán hechos de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 9.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sr. Saavedra Lamas—Señor presidente:

Habitamos, la enorme cuenca de un río, en cuyo seno desembocan dos grandes corrientes fluviales que constituyen con él una unidad geográfica excepcional en el mundo. Las naturales facilidades de transporte, la serenidad y la amplitud de esos grandes afluentes que parecen invitar á su rápido aprovechamiento, debieron ser sin duda uno de los grandes incentivos que estimularon el descubrimiento y el coloniaje. Entregados posteriormente y como una consecuencia de los móviles originarios á las formas del monopolio más absoluto, se llegó bajo la tiranía al absurdo aquel como simbólico de las enormes cadenas que se colocaron en la Vuelta de Obligado, para detener su navegabilidad y tuvieron que destruir las quillas de los buques de guerra franceses é ingleses; más tarde, en la época alboreante y fundadora de 1853, se estableció en ellos el principio de la absoluta libertad de los ríos que consagran las leyes internas y que consolidan los tratados exteriores.

Será ó no una verdad positiva el concepto aquel que impone primero el advenimiento de la concepción integral y ámplia de la soberanía y recién después de su afirmación teórica, su radicación en el dominio efectivo; su traslación de los textos y de los códigos políticos á la práctica real y cierta por la acción expansiva de la obra civilizadora, el hecho es que la Nación ha realizado y sigue realizando la conquista verdadera de su dominio territorial por la acción de sus grandes vías de comunicación y por la expansión triunfal de sus grandes cultivos; pero es un hecho también que está por realizar aún, en una forma cierta, la conquista efectiva de su magnífico dominio fluvial y que el sistema fluvial verdaderamente excepcional que la Nación tiene, ha quedado, bajo el punto de vista de su práctica utilización, como se encontraba antaño, inerme é indefenso puede decirse, al espíritu codicioso y al afán de lucro, que á la sombra de la desidia legislativa puede llegar á consagrar un monopolio industrial que, fiel trasunto del antiguo, subordine con sus fletes el intercambio de tres importantes estados argentinos.—Y es ciertamente un rasgo curioso el que esos derechos de la soberanía jurisdiccional, que sería simplemente risible para cualquiera de nosotros, que se nos pretendiera desconocer en tierra; se han desconocido en el dominio fluvial, negándose la posibilidad de dictar una ley que establezca para la marina mercante la exclusividad del cabotaje. Se ha difundido un temor supersticioso de herir convenciones y tratados hechos con potencias extranjeras, que impiden, se ha dicho, la exclusividad del cabotaje nacional, y tan erróneo concepto, no sólo se ha llegado á expresar en el artículo 441 de las ordenanzas de aduana, sino que se ha manifestado en documentos públicos de reparticiones nacionales que tienen el deber de interpretar con más acierto estas cuestiones, y ha quedado irresuelto el problema, faltando en la acción gubernativa el suficiente estudio y dirección para resolver definitivamente el asunto.

Fácilmente se comprende cómo en las circunstancias indicadas, la marina mercante, ha ido desapareciendo, gradual y sucesivamente, combatida por la acción de los buques de ultramar y per-

seguida por la acción impositiva, gravosa y extrema, como si se tratase de una entidad nociva.

Y no me será necesario referir todo lo que ha representado y puede representar aún, para nuestras poblaciones ribereñas, la acción de esa marina mercante, que ha cooperado eficazmente á la formación de muchas de nuestras poblaciones costeras. Intereses de índole nacional aconsejan afrontar de una vez la solución de este problema. Poco valdría para la república tener una vía fluvial, con las superiores facilidades que ofrece nuestro gran río y la magnífica arteria del Paraná, si á través de él se deja languidecer la vida comercial de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, con sus industrias nativas, incipientes y escasas, pero susceptibles de vastos desarrollos. Agréguese que está en las vías de agua una de las formas prácticas de contribuir á la solución de la grave cuestión que importa la necesidad de distribuir en forma más adecuada la acción del comercio y de la industria y la masa de la población activa, equilibrando en la existencia de nuestro organismo como nación, los extremos litorales y andinos con la parte central más vigorosa y más rica, para evitar una centralización perjudicial que la Capital produce y llevar á todos los extremos ese latido de acción intensa y laboriosa que sólo revelará un pleno y amplio desarrollo cuando se perciba en todo el conjunto del cuerpo colectivo.

Si estas son las razones argentinas, ó locales, que podrían prestigiar la ley que propongo, hay otras comunes á todas las naciones, que han incorporado en general á sus códigos positivos de tiempo atrás una ley de cabotaje, que han estimulado por medio de primas ó de subvenciones el desarrollo de su marina mercante y han tratado de propender en la forma más eficaz posible á la formación de una marinería nacional, vale decir, á los tres principales objetivos que esta ley comprende.

En Francia, Maurice Sarraut, en sus libros sobre los problemas de la marina mercante, estudia profundamente el asunto, llegando á esta conclusión: no hay comercio nacional sin marina nacional. En 1901, el diputado Tierry, en las cámaras francesas, llamó la atención del gobierno sobre los trescientos millones de pesos oro que se pagaban á los armadores extranjeros por concepto de fletes, indicando un punto de vista que podría ser también por nosotros planteado, que hemos pagado el año pasado 30.000.000 de pesos oro por las mismas causas.

La formación de la marinería nacional, como una base de la marina de guerra, ha sido tratada en el congreso del Brasil el año 1905, y en Francia, Eduardo Lacroix en su libro «La Defensa naval» sostiene la necesaria relación de una cuestión con otra. Agréguese, por último, que si la soberanía jurisdiccional sobre las aguas, es útil conservarla y ejercerla, dada la naturaleza incorpórea que le es característica á la cosa sobre la cual se ejercita, no puede ser puesta en actividad en otra forma que en ésta, es decir, descomponiendo la vía fluvial en lo que son sus elementos primordiales y afianzando en cada uno de ellos el imperio de la jurisdicción nacional, sea con el transporte por la marina mercante nacional, sea en la industria única que le es típica, por medio de convenciones sobre pesquería, y aún de policía, cuya realización podría ser todo un rumbo simple y á la vez trascendente para la acción de la cancillería argentina. Y creo dejar así suficientemente demostrado el fundamento de la indicación de pronto despacho con que pido que este proyecto sea pasado á comisión.

El va acompañado de un estudio que á continuación se expresa y que abarca las tres cuestiones primordiales que se pueden en la materia discutir; ellas se refieren, primero, á la interpretación de los tratados, que se ha creído durante tanto tiempo que eran un obstáculo insalvable para la sanción de esta ley y que espero haber demostrado de una manera concluyente, que no obstan en lo más mínimo á los términos de la ley propuesta, que están subordinados á facultades que emanan de la soberanía, de que la nación nunca se ha podido desprender, probando que así lo demuestran los términos literales de los tratados estudiándolos ante el criterio constitucional, el criterio de los autores más importantes que se han ocupado del régimen fluvial convencional y aún la jurisprudencia extranjera. En segundo lugar se hace referencia á la legislación comparada de los distintos paises, los sistemas de primas, de subvenciones, etc. para la navegación mercante, y en tercer lugar, á la crítica de todos los proyectos legislativos que últimamente se han formulado respecto de este im-

portante asunto, incluso el que ya ha enviado ó que se dispone á enviar el Poder ejecutivo, y cuyos relativos inconvenientes creo que demuestro.

Considerando los antecedentes constitucionales que respecto de esta cuestión pueden consultarse, sería fácil llegar á la determinación de que en realidad la más exacta interpretación de los tratados y de las disposiciones constitucionales vigentes, es la que determina que en dichos tratados están absolutamente subsistentes las facultades soberanas de la nación para legislar sobre su cabotaje.

Bastaría simplemente para evidenciarlo, recordar la índole de las luchas históricas, en virtud de las cuales quedó consagrado el principio de la libre navegación de los ríos, que es en realidad el único principio, mejor dicho, el único objetivo á que los tratados responden en las distintas disposiciones que contienen. No es necesario rememorar en detalle los antecedentes de las cuestiones sostenidas al respecto en los tiempos de la tiranía; pero si bien es cierto que en esa época se hallaba perturbada nuestra vida institucional, es claro y evidente para el que recuerde los antecedentes de las distintas convenciones realizadas en las controversias sostenidas con las naciones extranjeras, es evidente decía, que están en esa época los antecedentes de la situación y de la condición de hecho y derecho que fueron posteriormente resueltas en los convenios celebrados en 1853.

Había al respecto toda una legislación patria iniciada en los tiempos del mismo Rivadavia; esa legislación está recordada prolijamente en diversos estudios hechos por distinguidos autores que se han ocupado de pesquería y cabotaje nacional.

El principio sancionado por Vattel, Kluber, dice uno de ellos, era absoluto respecto de la navegación fluvial, y podría condensarse en las siguientes palabras con que es manifestado en uno de los libros más interesantes escritos al respecto.

«En virtud de la propiedad del estado el gobierno puede con exclusión de los extranjeros, disponer, según su voluntad; la independencia del estado se hace caracterizar principalmente en el uso libre y exclusivo de su derecho sobre las aguas, uso que no puede ser restringido sino cuando el estado renuncia á él en todo ó en parte por convenciones; no sería, pues, posible, agrega, acusársele de injusticia, si ese estado prohibe el paso de los buques extranjeros por los ríos de su territorio ó su entrada ó permanencia en los puertos ó en la rada».

De acuerdo con esas nociones, los tratados y las convenciones internacionales hechas con Inglaterra, Brasil, Portugal, España y Cerdeña, abrieron los puertos argentinos al comercio de todas las banderas con las limitaciones conocidas respecto de los ríos interiores, limitaciones que derivaban de la antigua legislación de los congresos argentinos y que estaba solemnemente ratificada en los tratados provinciales.

En dichos tratados provinciales se consagraba el hecho establecido de la regalía de la bandera nacional para la navegación de los ríos interiores y para el comercio de cabotaje, y se difería la legislación definitiva en lo que respecta á la franquicia de las banderas extranjeras al congreso general de las provincias unidas.

Bajo el gobierno de la dictadura se concedió al comercio fluvial de los extranjeros franquicias que les negaban las leyes de la república, establecidas en los tratados citados. Así por ejemplo, la ley nacional del 29 de noviembre de 1836, concordante con la ley de 5 de octubre de 1821, confería solamente á los ciudadanos argentinos ó naturalizados el derecho de comerciar y de ocuparse en el cabotaje mayor y menor, excluyendo á los extranjeros y prohibiéndoles ser patrones de buques, cargar, descargar, etcétera.

El cabotaje mayor se hacía en aquellos tiempos desde los cabos Santa María y San Antonio hasta el interior del rio y para poder apreciar la importancia ó significación que tenía y en consecuencia valorar el carácter de un régimen fluvial que actuaba é imperaba en una forma absoluta, me bastará hacer notar que según el estado oficial de 1844 entraban al puerto 250 buques.

En los convenios celebrados en aquella época se reconoció subsistente la existencia de esos principios y podría á este respecto citarse el artículo 4º del Tratado ó Convención Southern-Arana firmado el 24 de noviembre de 1849, en cuyo artículo 4º se establecía: «El gobierno de su Majestad Británica reconoce ser la navegación del río Paraná una navegación interior de la Confederación argentina y sujeta solamente á

sus leyes y reglamentos, lo mismo que la del río Uruguay en común con el estado Oriental».

En la convención Arana-Leprez Deour firmada el 31 de agosto de 1850 se consagra entre Francia y la república el mismo principio que se había consagrado con su Majestad Británica, es decir, el gobierno de Francia que había levantado el 16 de julio de 1848 el bloqueo de los puertos argentinos, reconoce ser la navegación del Paraná una navegación interior de la Argentina y sujeta solamente á sus leyes y reglamentos, lo mismo que la del río Uruguay y en común con el estado Oriental.

Donde se hallaría otra preciosa fuente de interpretación y un antecedente inmejorable para conocer el verdadero sentido de los tratados celebrados en 1853, demostrando la unidad de tradición que esos tratados posteriores debieron respetar necesariamente, es en la discusión sostenida en Francia en aquella época, en las cámaras, en mayo de 1844, al tratar de los asuntos del Río de la Plata. Véase tomo VI de los discursos parlamentarios de Thiers.

Allí Mr. Thiers criticando el proyectado tratado Leprez-Douz se refiere al artículo 6 en que se libraban los ríos interiores de la Confederación á la legislación que impusiese el gobierno argentino y declaraba que la Francia debía obtener para su comercio la libre navegación del Paraná y exigir que esa navegación fuese arreglada conforme á las cláusulas del tratado de Viena de 1815. Como se ve, Thiers lo que solamente solicitaba era la coordinación del tratado con las cláusulas del convenio de Viena de 1815. Y sin embargo, el entonces ministro de justicia Mr. Rouher refutó victoriosamente su teoría diciendo que esa objeción carecía de fundamento; la Francia en sus relaciones de comercio y navegación con el gobierno argentino, dijo, ha sido considerada como la nación más favorecida; el gobierno argentino considera el río Paraná como río interior, pero no ha declarado que lo cerrará al comercio de ninguna nación amiga; ha declarado solamente que la navegación de ese río está sometida á las leyes del país. Exigirle al gobierno argentino que la someta á las cláusulas del tratado de 1815 que solo obliga á las potencias que lo firmaron, sería decir que renunciase á usar el derecho de soberana de que ha usado siempre; sería promover un casus belli que no compensaría en modo alguno las ventajas que por la paz reportaría el comercio de Francia en el Plata y sus afluentes. El tratado fué aprobado en las cámaras francesas; luego la interpretación oficial que quedó consagrada fue ésta que se enunciaba en las palabras del ministro de justicia.

No dejaré de recordar que á pesar de la unidad de esta tradición legislativa que impedía que se hicieran los tratados posteriores con otro espíritu que el que queda indicado, no faltaron en aquella época opiniones de autores que llevados por el deseo y el entusiasmo de lo que llamaban la europeización del Río de la Plata hubieran entregado, á haber sido ellos los autores de los tratados que iban á celebrarse, hubieran entregado, digo, sin límites ni restricciones de ninguna especie, la facultad de navegar los ríos á las banderas extranjeras.

Alberdi, por ejemplo, en su entusiasmo por dar á la organización incipiente de la república, la base de la garantía de las naciones extranjeras, para afianzar la estabilidad y la paz, preconizaba empeñosamente su conveniencia y llegaba á decir estas palabras textuales (tomo III de sus obras, página 435) «Los grandes ríos son los medios de internar la acción civilizadora de la Europa por la inmigración de sus habitantes por el interior de nuestro continente: los ríos que no se navegan son como si no existieran; hacerlos del dominio exclusivo de nuestras naciones indigentes y pobres es lo mismo que tenerlos sin navegación; para que ellos cumplan el destino que han recibido de Dios, poblando el interior del continente, es necesario entregarlos á la ley de los mares, es decir, á la libertad absoluta; Dios no los ha hecho grandes como mares mediterráneos para que solo se naveguen por una familia; proclamad, pues, la libertad de sus aguas y para que sea permanente firmad tratados perpétuos de libre navegación. Para escribir esos tratados no leais á Battel ni á Martens, no recordeis el Elba y el Missisipí, leed el libro de las necesidades de Sud-América». Esto era solo el entusiasmo del propagandista. Fácil sería demostrar cómo en otra parte de sus mismas obras, la teoría constitucional subordina ese entusiasmo excesivo á los respetos indispensables de su soberanía terrestre y fluvial. No faltaron, además, en las obras

de propaganda de la época otras opiniones más discretas, pero no menos autorizadas: Sarmiento, por ejemplo, en el Argirópolis, después de señalar la importancia de Martín García, señala la necesidad, dada su trascendencia como llave de los ríos, de someter las cuestiones de su jurisdicción á las resoluciones del Congreso.

Bajo tales auspicios y sobre la base de los recordados antecedentes, se llega á la época en que se hicieron los tratados de 1853, que algunos erróneamente han interpretado como excluyentes de la posibilidad de votar una ley sobre el cabotaje que lo reservase en forma exclusiva á la marina nacional.

Si no tuvieran que ser estos tratados, como inevitablemente resulta, armónicos con todo ese caudal de tradición que no podían contrariar, que debían respetar indispensablemente, consagrando la subsistencia de los derechos soberanos de la nación, para reglamentar la navegación de sus ríos y regir el cabotaje; si todo esto no viniera resultando palmariamente, decía, del curso mismo de la exposición ya hecha, me sería conveniente recordar que en aquella época Buenos Aires estaba separado de la confederación. Y en consecuencia, ese tratado no la obligaba, y en consecuencia también, lógicamente, sólo debía buscarse su consagración definitiva para toda la nación, en momentos posteriores.

Es interesante á este respecto hacer notar la cuestión que surgió en aquel entonces, respecto de los llamados derechos diferenciales y la discusión promovida sobre la legalidad de la ley que consagraba esos derechos diferenciales, con el objeto de orientar el comercio y la navegación hacia los puertos de la Confederación, retrayéndolo de Buenos Aires, discusión interesantísima en que toman parte en la Cámara de diputados y en el Senado de la nación los hombres más eminentes de la época, los mismos autores de la Constitución, los que hicieron los tratados y los que en consecuencia ofrecen la fuente más auténtica de interpretación de su espíritu.

Tómese por ejemplo en la discusión celebrada en el Senado, el discurso más notable quizá de todos los que al respecto se pronunciaron—del doctor Zapata—cuya autoridad á este respecto emana de haber sido uno de los constituyentes más eficientes é ilustrados á la vez.

«No soy de los que piensan, decía, que tal ó cual artículo de la Constitución nos prohibe legislar con más ó menos mezquindad ó tirantez, en materia de aduana y de comercio exterior, nó, el derecho de legislar en estas materias es inherente á la soberanía y como tal, ningún país puede desprenderse de él; es como lo llama el derecho de gentes, derecho de mera facultad y como tal, imprescriptible por el no uso, de modo que un simple permiso ó tolerancia aunque haya durado mucho tiempo no basta para establecer contra él derechos perfectos».

En la misma discusión el doctor Lucero, autor del proyecto, se expresó bien netamente al respecto:

«La confederación es libre, dijo, para declarar y anunciar que ofrecerá sus frutos en sus puertos á los países que se interesen en ellos y quieran concurrir allí para cambiarlos por los artículos que ella necesita para su consumo; la confederación es libre y tiene jurisdicción soberana y expedita para designar la vía fluvial por donde ha de consentir la exportación de frutos, según su propia conveniencia».

Conocidos estos antecedentes, es el caso ya de preguntarse: ¿es admisible la interpretación de que los autores del tratado con Inglaterra, los miembros de la Convención constituyente de 1853 han enajenado la facultad soberana de la nación para regir su cabotaje interno en una forma exclusiva?

¿No se ha encontrado principios contrarios á semejante interpretación en las convenciones hechas aún bajo el imperio de la tiranía? ¿No hemos visto que en las cámaras legislativas de Francia, á pesar de las opiniones de Thiers, se han reconocido estos derechos soberanos de la nación en lo que respecta al cabotaje interno? Es evidente pues que el concepto á que los tratados celebrados han debido responder, no ha sido ni ha podido ser otro que el de facilitar y estimular la acción civilizadora de Europa en su expansión americana, pero que ello no ha importado en ningún caso una renuncia, un desprendimiento ó enajenación que las facultades soberanas de la nación no habrían admitido.

Y si Alberdi, en su obra de propagandista llegó quizá con estusiasmo excesivo á sostener los conceptos y opiniones que hemos recordado, justo es re-

conocer que su opinión contradicha por juicios tan autorizados también como el de Sarmiento, no fué admitida, rechazándose sus apreciaciones como ya se había hecho en otras épocas, en los tratados celebrados por Alberdi en España, en su carácter de representante argentino, como sucedió con el protocolo de agosto de 1858, que fué rechazado por unanimidad de votos, por no estar de acuerdo con las prevenciones oportunamente comunicadas al negociador, obligándosele á hacer otro convenio en 1859.

Contribuirá á disipar las últimas dudas que al respecto hubiera, la forma clara y neta con que el congreso constituyente de 1856 apreció y consagró los tratados celebrados que fueron enviados á su aprobación.

Porque es necesario hacerlo notar netamente: ¡Importa una errónea apreciación, un juicio completamente infundado el concepto ese que pretende que dichos tratados con las potencias extranjeras como que forman parte de la ley suprema de la nación, están arriba de todo juicio, de contralor ó controversia!

Lo estarán sin duda después de celebrados, después de consagrados, con todos los requisitos y fórmulas que ellos comportan; pero menester es tener en cuenta, que esos tratados antes de llegar á su definitiva consagración, fueron subordinados á la acción del congreso constituyente, como era lógico y natural que sucediera. Ellos mismos lo dicen. El artículo 15 del tratado con Inglaterra de 2 de febrero de 1825, dice: que «El presente tratado será ratificado y las ratificaciones canjeadas en Londres dentro de cuatro meses ó antes si fuera posible»; y el tratado celebrado con Inglaterra el 2 de diciembre de 1854, es decir, el tratado precisamente en cuyas cláusulas se basan los que sostienen la tesis que estoy refutando, afirma terminantemente en su artículo 9: «El presente tratado será ratificado por el excelentísimo director provisorio de la confederación argentina á los dos días de la fecha, debiendo presentarlo para su aprobación al primer congreso legislativo de la Confederación y por su majestad la reina del Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda, á los seis meses: las ratificaciones deberán canjearse á los diez y ocho meses en el lugar de la residencia del gobierno de la Confederación argentina».

El antecedente que dejo establecido es análogo al que existe en los otros tratados celebrados en aquella época, por ejemplo: el que se realizó con los Estados Unidos en 3 de diciembre de 1854, cuyo artículo 14 contiene análoga disposición; el celebrado en Chile el 1º de octubre de 1855, cuyo artícnlo 40 tiene idéntica disposición; el celebrado con Cerdeña el 21 de septiembre de 1855, cuyo artículo 14 prescribe la misma regla; el realizado con el Brasil en junio 23 de 1856, cuyo artículo 21 se refiere al mismo principio, así como el artículo 15 del tratado hecho con Alemania en septiembre 29 de 1857.

Pero si la necesidad de esa ratificación es un principio elemental y una necesidad ineludible en todos los tratados que se celebren, el hecho de la existencia de la cláusula referida en aquellos tratados perpétuos, hechos evidentemente en circunstancias excepcionales, importa significar que á pesar del carácter excepcional de esas mismas circunstancias, está incluido, está comprendido en esos mismos tratados, un criterio constitucional, cierto y definido, nada menos que el criterio de los autores de la Constitución. Y si ello existe como una verdad innegable, comprobada en las transcripciones que quedan hechas, ello testifica que la interpretación de esos tratados debe fatalmente coordinarse con las reglas, con las disposiciones, con el espíritu de las distintas partes de la constitución, á ellos pertinentes, y resulta pues absurda la suposición de que los constituyentes mismos que observaban, analizaban y comentaban ese tratado, estudiándolo en una comisión especial compuesta de Zavalía, Seguí, Pérez, es absurdo, decía, admitir que los mismos autores de la constitución, dejaran malograrse, extinguirse ó enagenarse en las cláusulas de una convención especial, los derechos de la soberanía de la nación, para legislar y reglamentar la navegación interna de sus vías fluviales, renunciando á esa facultad que todo estado tiene. Esta ingerencia, esta intervención de la asamblea constituyente, este estudio hecho por ella de las cláusulas y disposiciones del tratado, importa ó significa que el tratado seguramente armoniza con los derechos soberanos que la constitución establece y con las facultades que los artículos específicamente determinan, para regir y reglamentar el comercio, el cabotaje y la navegación interior.

En el tratado de 1853 está consagrado el criterio y el concepto general de la Constitución; está inscripto en él por la mano de la misma Asamblea constituyente, de 1853, que después de estudiarlo le prestó su aprobación.

Y nada sería más fácil para probarlo y para dejar consagrada esta doctrina sobre un fundamento inconmovible, que recorrer las páginas del Diario de sesiones de aquella convención, notar cómo en la sesión del 15 de agosto de 1853, en la sesión 57 de la Convención reunida en Santa Fe, se recibe una nota del director provisorio acompañando los tratados sobre navegación de los ríos Paraná y Uruguay celebrados con Francia, Inglaterra y Estados Unidos, nombrándose para su estudio la comisión recordada; el 4 de septiembre de 1853, en la sesión 63, la comisión se expide; el asunto entra á la orden del día, pero recién se trata en la sesión subsiguiente, discutiéndose, hasta que por fin se aprueba el proyecto del señor Zapata, en substitución del despacho de la comisión que es rechazado. (pág. 243 del Diario de sesiones).

Y es interesante recordar el motivo de la discusión sostenida al respecto y del rechazo del despacho de la comisión, porque acentúa aún más si es posible el criterio de subordinación, de sujeción á la autoridad constituyente, más aún, á la autoridad legislativa con que el tratado se había celebrado. La cláusula 9 del tratado hecho con Inglaterra decía que el director provisorio de la Confederación debía presentarlo para su aprobación al primer congreso legislativo de la Confederación y en virtud de esa disposición los miembros de la comisión proponían que se reservase para el examen y aprobación de las próximas cámaras constitucionales, los tratados uniformes celebrados en San José de Flores, con Francia, Inglaterra y Estados Unidos, y es tan clara la intención que la comisión tiene de relacionar ó de subordinar los derechos consagrados por el tratado á los derechos legislativos de reglamentar la libre navegación de los ríos, es tan clara la intención, cuando encuentra que en dicha cláusula se hace referencia al primer congreso legislativo de la Confederación, que funda en los siguientes considerandos la resolución que propone, diciendo: primero, que dictada y jurada la Constitución de la república, corresponde á los altos poderes nacionales ser los primeros en observarla y acatarla como á la única suprema ley del Estado; y segundo, que por el artículo 74, atribuciones 9, 12 y 19 de dicha Constitución, corresponde á las cámaras legislativas reglamentar la libre navegación de los ríos interiores, reglamentar el comercio marítimo y terrestre con las naciones extranjeras y de las provincias entre sí y aprobar ó desechar los tratados concluídos con las demás naciones, etc., etc.

El doctor Zapata, cuyas opiniones en la discusión de los derechos diferenciales he referido, se opone al despacho de comisión, fundándose en la conveniencia de evitar todo retardo, en la necesidad de inspirar confianza en el comercio exterior, en el concepto de la utilidad de la libre navegación de los ríos. Nada más concluyente para dar la justa interpretación de estos tratados, que el discurso del mismo señor Zapata en aquella ocasión, discurso en el cual él no desconoce la subordinación de la validez del tratado á la acción legislativa, sino que, únicamente, solicita la aprobación de la conducta del director provisorio de la confederación, en la celebración y ratificación de los tres tratados, diciendo terminantemente, en el artículo 2º que propone: que la confederación queda obligada de un modo perfecto, al cumplimiento de ellos para con las tres potencias signatarias, desde la fecha y hasta que pueda tener efecto la aprobación estipulada en el artículo 9 de dichos tratados. Pero nada más claro, repito, que su juicio al respecto en los considerandos en que funda la ley que propone y que sancionada por aquel congreso de 1853, significa el juicio oficial y autorizado de ese congreso.—Dice textualmente: «El Congreso general constituyente, vistos y examinados los tres tratados uniformes concebidos en nueve artículos sobre la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay, celebrados en San José de Flores el día 10 de julio del corriente año, entre el director provisorio de la Confederación Argentina y su majestad la reina del Reino Unido de la Gran Bretaña é Irlanda, su majestad el emperador de los franceses y el presidente de los Estados Unidos, por medio de sus respectivos plenipotenciarios, declara: 1.º Que ellos no importan más que la aplicación práctica y la garantía para su perpetuidad de la libre navegación de los ríos interiores de la Confedera-

ción, otorgada á todas las banderas del mundo, erigida en principio del derecho público argentino por el artículo 26, partida 1, de la constitución política de la república—2º que la libertad de los ríos interiores al comercio del mundo así garantida, es el más poderoso elemento de vida, de prosperidad y de verdadera y práctica constitucionalidad de la constitución argentina, que el presente congreso debe por su misión promover y asegurar eficazmente.»

Determinado que está impreso en esos tratados el criterio de la constitución enunciado por sus más autorizados intérpretes, la cuestión se plantea en su término final, apreciándola en su necesaria coordinación y subordinación, á los principios de nuestro derecho público. Desgraciadamente, dada la índole de nuestro sistema constitucional y la centralización absoluta que nuestra constitución consagra respecto de las facultades de índole exclusivamente nacional, no podemos recurrir á la fuente de interpretación más serena y más alta de nuestro derecho público constitucional, es decir, á los fallos de nuestra suprema corte nacional, que no ha tenido ni ha podido tener ocasión de emitir su juicio al respecto.

Pero, en la constitución norteamericana, las facultades constitucionales respecto de la navegación del régimen fluvial, de la reglamentación del comercio, no son tan centralistas como en la nuestra y han dado origen en ciertos casos, como facultades concurrentes ó ejercidas por los estados y por la nación, á las interpretaciones judiciales de su suprema corte que pueden servirnos como norma de criterio para interpretar los términos de la cuestión.

Una de las que al respecto pudieran surgir, sería la siguiente: ¿Qué diferencia hay entre el régimen mismo de la navegación fluvial y la facultad de reglamentar el comercio?—¿no entra exclusivamente en ese comercio interno la navegación del cabotaje, bien distinta por cierto de la navegación de ultramar, á la cual los tratados han querido referirse? ¿Es posible sostener que el congreso, que tiene el amplio régimen de esas transacciones comerciales, que puede gravar, que puede imponer en diversa forma en su dominio soberano fluvial, estaría inhabilitado para dictar una ley exigiendo condiciones á los que naveguen sus ríos interiores—es decir exijiendo la nacionalidad del capitán, de la tripulación, para otorgarle la matrícula al buque de que se trata; ofrecer primas para fomentar esa misma navegación é imponer el cumplimiento de los requisitos que sea conveniente? ¿No es el ejercicio de los derechos más elementales que nacen de la soberanía si la ejerce en tierra sobre los ferrocarriles nacionales, en su dominio soberano de las campañas y del territorio? ¿Por qué no ha de poder ejercerlo en su dominio fluvial? ¿Acaso el concepto de la libertad de los ríos se perturba, se obstaculizan las transacciones comerciales, se dificultan los negocios del intercambio porque el congreso de la nación aspira á exigir esos requisitos á los buques que naveguen los ríos interiores? No es el único obstáculo que pudiera imponerse el que emanase de la acción impositiva de las contribuciones, de los derechos aduaneros ¿hay alguien que se atrevería á negar esa facultad que la nación tiene para imponer gravámenes? Y si tiene facultad para imponer esos gravámenes, ¿cómo no ha de tenerla para imponer las sencillas condiciones que significa una ley de cabotaje? Si esas facultades existen para lo más amplio, para lo más grave, para lo más extensivo, sería sencillamente absurdo pretender negarlo para todo lo que está implicado en esa mayor extensión.

A este respecto, si fuéramos á tratar la cuestión, como decía, en el terreno puramente jurídico, sería fácil recordar la jurisprudencia norteamericana, la interpretación que la suprema corte ha dado señalando en los fallos: United States v. Holliday 3 Wallace, 417; Flagunagan v. Philadelphia, 22 Penn 219; Stevens v. Walker, 15. La Ann, 577, en que se consagra el principio de que el comercio con las naciones extranjeras importa un principio de índole diversa del comercio interno, ó en el caso de Gibbon, v. Ogden, 9 W. 196, en que se establece cómo el poder del Congreso para reglamentar el comercio puede ser ejercido hasta sus últimos extremos y no reconoce otros límites que aquéllos que están prescriptos en la constitución, y sobre si comprende ó nó la facultad de reglamentar el comercio, las materias de la navegación propiamente se agrega, como está usada esta palabra en la Constitución, distinguiéndola de la navegación interior, dando por último la más exacta interpretación del poder de reglamentar el comercio en los fallos:

Brown v. Maryland, 12. Wheat. 445; New-York v. Miln. II Pet. 134; People v. Brooks, 4 Denio, 476, etc. etc. en que se dice textualmente: «el poder de reglamentar el comercio incluye la navegación lo mismo que el tráfico en su significación ordinaria, y abraza naves y buques, como los instrumentos del intercambio y del tráfico, lo mismo que los empleados y marineros ocupados en su navegación.»

Cuando se deslindaron los principios fundamentales de la reglamentación del comercio en relación al cabotaje, es decir el de Gibbons contra Ogden referido prolijamente por James Kant, con motivo de una ley que concedía á Livingston y Fulton la navegación exclusiva en aguas del estado con buques movidos á vapor, se consagró el concepto de que la facultad de reglamentar el comercio que la constitución acuerda al Congreso de la nación, comprende la del intercambio en consecuencia de la del cabotaje, sin restricción ni límite alguno, agregándose que el gran objeto y política de la ley de cabotaje dictada, había sido excluir los buques extranjeros del comercio entre los estados á fin de propender al acrecentamiento de la propia marina y proveer á que el comercio de cabotaje fuese conducido con seguridad para la renta.

Se agregó en otra parte de la misma sentencia que el comercio interno del estado por tierra y agua quedaba entera y exclusivamente dentro del espacio de su soberanía original y que ese principio no podría ser discutido.

Pasando á la lectura de las disposiciones que consagran los diversos tratados, se confirma el juicio que he formulado en general sobre las cuestiones discutidas, porque las distintas cláusulas enunciativas del espíritu de esos tratados apreciadas en su misma significación gramatical y hasta en su sentido lógico, no contienen nada que pueda interpretarse como una exclusión de los derechos para la organización interna del cabotaje. En el tratado con Inglaterra de 1854, se comienza diciendo en el artículo 1º: «La Confederación Argentina en el ejercicio de sus derechos soberanos permite la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay en toda la parte de su curso que le pertenezca, á los buques mercantes de todas las naciones, con sujeción únicamente á las condiciones que establece este tratado y á los reglamentos sancionados ó que en adelante sancionase la autoridad nacional de la confederación.»

Queda pues perfectamente reconocido en el artículo transcripto que la República Argentina procede en el ejercicio de sus derechos soberanos, tal cual su constitución lo proclama, y de acuerdo con esta constitución, con sujeción á las condiciones que establece el tratado y á la facultad de reglamentar el comercio que la misma constitución determina.

Todos los otros artículos del tratado, confirman la interpretación de que subsisten en el gobierno de la confederación plenamente sus derechos soberanos para reglamentar su comercio, la navegación interna de sus ríos y su cabotaje. La prueba está que cuando el tratado quiere introducir una excepción ó declarar que en un caso específico en el ejercicio de esas facultades soberanas se compromete la nación á hacerlo en tal ó cual forma, el tratado lo dice en una forma expresa, lo determina y lo remarca, señalando ese deber que tiene y es obligación que contrae, como sucede en el artículo 2º respecto de la carga y la descarga; en el artículo 3º respecto de las balizas y marcas que señala los canales; en el artículo 4º el referente á la uniformidad de los derechos de aduana, puerto, fanal, etc.

Pero en ninguna parte, en ninguna cláusula de la disposición se declara que la nación renuncia á esa facultad de dictar una ley de cabotaje, es decir, sin perjudicar las transacciones comerciales, ni la libre navegación en lo más mínimo, fijar las condiciones de nacionalidad, etc., en que los buques de cabotaje pueden hacer la navegación, siguiendo las condiciones que repute oportunas en su interpretación soberana.

El artículo 8º, acentúa por otra parte una vez más esos objetos, ó propósitos inspiradores del tratado, que en modo alguno podrían quedar obstaculizados ó contrariados por la navegación del cabotaje para la marina mercante nacional, en forma exclusiva; porque como dice el artículo 8º, el objeto para el cual son declarados libres para el comercio del mundo, los ríos Paraná y Uruguay, es el de desenvolver las relaciones comerciales de los países ribereños, fomentar la inmigración, etc.; por eso en el artículo 7º se dice que reserva expresamente su majestad el emperador del Brasil á los gobiernos de Bolivia, el Paraguay, el poder hacerse partes al presente tra-

tado, en el caso de que estuvieran dispuestos á aplicar sus principios respecto de los derechos fluviales que poseen sobre los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay.

Quiere decir que estos tratados iban á tener una última y terminante interpretación en lo que se refiere á la forma con que la república promulgase esos tratados posteriores con otros países, y á este respecto puede hacerse un argumento bien concluyente y decisivo.

Si se pretendiera que la república se había desprendido en el tratado de 1854 de los derechos soberanos que le permiten legislar sobre la exclusividad de su cabotaje nacional; si se admitiera que la libre navegación de los ríos consagrada en ese tratado importa la enagenación y el desprendimiento de la facultad del país, para reservarse el comercio de cabotaje en sus ríos interiores, quiere esto decir, que en esos tratados posteriores, esa reserva del comercio de cabotaje no podía ser estipulada, siempre que los tratados se refiriesen á los mismos ríos, desde que la nación se había desprendido de ella, la había enagenado, la había renunciado en el tratado con Inglaterra. No hay más que un cabotaje respecto de un mismo río y no es posible declarar reservado para con una nación lo que se pretende que se ha dado á otra ampliamente, y más aún si en esos tratados se ofrecía á la nación con quien se celebra la cláusula de la más favorecida.

Pues bien; recorriendo esos tratados, el de 1870 con Austria-Hungría en su artículo 9 dice: «Los buques de cada una de las partes contratantes podrán descargar sucesivamente en varios puertos de la otra parte, habilitados para el comercio extranjero, las cargas traídas por ellos del extranjero, y recibir sucesivamente en varios de dichos puertos de la misma sus cargas para el extranjero. Las dos altas partes contratantes estipulan que el arreglo del comercio de cabotaje queda reservado á sus leyes particulares respectivas. Pero si alguna de ellas altera sus leyes de navegación relativas al cabotaje y acuerda ó concede á otra nación algunas exenciones ó franquicias, éstas bien entendida la reciprocidad, se consideran igualmente otorgadas á los ciudadanos y buques de la otra parte».

El tratado hecho con el Perú, en su artículo 11 declara que las estipulaciones del presente tratado no se consideran aplicables á la navegación y comercio de cabotaje entre un puerto y otro situado en el territorio de cualquiera de las partes contratantes, pues la regularización de este comercio está reservado á las leyes particulares de cada una de las partes.

En el tratado con el Paraguay, artículo 18, se dice: «Las disposiciones del presente tratado no son aplicables á la navegación de cabotaje, es decir, á la que se hiciere entre puertos situados en el territorio de cada uno de ellos».

El tratado con el Japón, en su artículo 8, dice: «Se exceptúa de las disposiciones del presente tratado el comercio de cabotaje de las dos altas partes contratantes, el cual será reglado de acuerdo con las leyes del Japón y de la República Argentina.»

La convención fluvial hecha con el Brasil el 20 de noviembre de 1857, dice en su artículo 2°: «La libertad de navegación concedida á todas las banderas, no se extiende respecto de los afluentes, salvo las estipulaciones especiales en contrario, ni de la que se haga de puerto á puerto de la misma nación. Tanto ésta como aquella navegación podrá ser reservada por cada estado para su bandera, siendo con todo libre á los ciudadanos ó súbditos de los otros estados ribereños, cargar sus mercaderías en las embarcaciones empleadas en ese comercio interior de cabotaje».

El tratado con Inglaterra nada había estipulado expresamente negando ó excluyendo el ejercicio de esa facultad soberana; en todos los tratados posteriores expresamente se declara que la nación se la reserva. Parece, pues, bien claramente consagrado que esa facultad existe y que no hay obstáculos ni restricción ninguna que pueda dificultar su ejercicio.

Los tratados referidos hacen mención en algunas de sus cláusulas al régimen fluvial existente en Europa, á la forma en que está ese régimen consagrado y á los principios que le son comunes; en cuanto á las partes contratantes se ofrecen y se otorgan condiciones de reciprocidad.

Si no fuera por el temor de dilatar este trabajo, ya excesivamente extenso, sería fácil probar cómo en el régimen fluvial existente en esos grandes países europeos, existen los principios que pretendemos consagrar en el régimen de nuestra navegación interna, y que

en consecuencia, dentro de esas condiciones de reciprocidad, de facultades, de franquicias y derechos mútuos que los tratados consagran, no ha podido ser jamás la intención de las partes contratantes negarnos á nosotros derechos que ellos tienen vigentes en su régimen interno, y que por el contrario en las condiciones de reciprocidad y de igualdad de franquicias y de atribuciones, queda á nosotros implícitamente reconocido. Me bastará recordar simplemente á este respecto las leyes y disposiciones mencionadas en otra parte de este trabajo, por las que esas naciones europeas, partes contratantes en los tratados comentados, se han reservado el derecho del cabotaje, ¿Cómo pretender, pues, dentro de las condiciones de reciprocidad ya referidas que los tratados consagran, cómo pretender, decía, que habían tenido la intención de negarnos á nosotros idéntica facultad?

Los tratadistas más autorizados, nacionales ó extranjeros, que de esta materia se ocupan, consagran uniformemente sobre la situación del Río de la Plata y sus afluentes Paraná y Uruguay, la situación de derecho á que me he referido, y en ninguno de ellos se encuentra la interpretación de los tratados del 53 que como excluyente de una ley de cabotaje nacional, ha pretendido sostenerse tan erróneamente.

Carlos Calvo, por ejemplo, en su conocida obra de derecho internacional, tomo I, página 157, estudia la libertad de la navegación de los ríos, las opiniones de Clubert, Maertens, Wheaton, Heffter y otros tratadistas, el régimen establecido para la navegación del Rhin, las discusiones promovidas por el gobierno de los Países Bajos, la convención del 31 de marzo de 1881 entre los estados ribereños, la libre navegación del Escalda y los tratados respecto de él de 1835, de 1829 entre Bélgica y Holanda, de 1863 entre Bélgica y los Países Bajos: el Elba, el Po, el Missisipí, las discusiones entre España y Estados Unidos, las discusiones de 1795 sobre el río San Lorenzo, el tratado de 1864, para ocuparse finalmente de la navegación del Río de la Plata, estudiando un tratado del 13 de octubre de 1851 entre el gobierno imperial brasileño y el oriental, en cuya cláusula 15 se estipula que los ribereños serían invitados á la celebración de un convenio que tenga por objeto la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay, y estudia por último los tratados de 1853, con Francia, Inglaterra y Estados Unidos, no dando á esos tratados otra interpretación que la que les hemos dado, diciendo en la página 165 estas palabras textuales que confirman nuestro juicio: «La Confederación Argentina extendió por su convención fluvial con el imperio del Brasil del 20 de noviembre de 1857, los principios que había ya admitido, respecto á la navegación de los ríos en sus tratados con los estados de Europa y con los Estados Unidos Norteamericanos». Quiere decir pues que los principios, en la opinión de Calvo, de esa convención fluvial con el Brasil, que en su artículo 2.° nos reconoce plenamente el derecho de la exclusividad del cabotaje, son los mismos principios consagrados en los tratados anteriores; luego en su concepto esos tratados anteriores consagraban también la facultad de legislar esa exclusividad.

En una obra muy renombrada que se ocupa de esta materia, titulada «Du Droit international concernant les grand cours d'eau, étude théorique et practique sur la liberté de la navigation fluviale», por Etienne Carathéodory, se refiere á la situación del Río de la Plata (página 142) sobre las dificultades producidas alrededor de la confederación, las luchas con la tiranía, da á los antecedentes al tratado de 13 de octubre de 1851, con los brasileños, los tratados celebrados con Francia, Norte América é Inglaterra en julio de 1853 y su confirmación por el congreso de 1853, no dando interpretación alguna contraria á aquella que nosotros hemos dado, afirmando que simplemente se refiere á consagrar los principios comunes de la libertad de la navegación fluvial.

Otra obra: «Histoire du droit fluvial conventionnel», por Ed. Engelhardt, estudia también el régimen fluvial del Río de la Plata; analiza (página 84) las convenciones internacionales que se han hecho para la navegación de nuestro río, deteniéndose especialmente en los tratados del 53, que comparados con los de Europa, dice, han respondido á análogas necesidades y se han calcado en su ejemplo.

Determinado el derecho que corresponde á la promulgación de una ley de cabotaje y evidenciado que ese derecho existe, sin restricciones ni límites, correspondería ahora determinar lo que

debe ser materia de la ley misma; los asuntos que deben ser por ella comprendidos y la forma en que esa materia se debe regir.

Debe ante todo recordarse que la ausencia de una legislación al respecto, no debe ni puede en ninguna hipótesis interpretarse como la ausencia de proyectos de legislación, pues precisamente lo que ha ocurrido es que ha habido proyectos en exceso, sin que ninguno de ellos haya llegado á promulgarse bajo la forma de una ley, sea por la habitual lentitud legislativa ó sea por lo que se ha considerado un obstáculo insalvable, es decir por los tratados á que me he referido con anterioridad.—Uno de esos proyectos fué el enviado por el Poder ejecutivo con fecha 30 septiembre de 1897. Constaba de 10 artículos: en el primero se definía lo que se entendía por comercio de cabotaje, declarándolo reservado exclusivamente á la matrícula nacional, y se señalaba seis excepciones: 1ª respecto á los vapores postales entre los puertos fluviales de la república y de los países limítrofes á título de reciprocidad.—2ª Los buques que conduzcan fuera de cabos carga destinada á los puertos argentinos (dos ó más puertos argentinos)—3ª los mismos buques que pasasen de un puerto argentino á otro para tomar ó cargar cargamento que deban transportarlo al exterior—4ª los buques de cualquier bandera que salgan en lastre de uno á otro puerto argentino, con el objeto de pedir órdenes, hacer provisiones ú otros análogos—5ª los buques de las matrículas de las naciones limítrofes en las aguas comunes de la república con tales naciones y á títulos de reciprocidad—6ª los tratados en las convenciones internacionales especiales que acuerdan el derecho de hacer el comercio de cabotaje.

Como se vé este artículo está inspirado en un temor excesivo por los derechos que esos tratados consagran hace tantas excepciones que malogra casi los efectos de la ley; podría sin embargo ser admisible el criterio que él importa si se admitiera la existencia de esas excepciones que los tratados significan, en lugar de dejar á esas relaciones tan importantes de cabotaje, excluídas de toda legislación, se les daría el mínimun de las que le corresponde.

El artículo 2º acondiciona aún las circunstancias que se requieren para gozar del privilegio, determinando que esas condiciones deben ser: primero, la inscripción del buque en la matrícula nacional de marina, segundo, que el patrón ó encargado y por lo menos una tercera parte de la tripulación sean argentinos

El artículo 3º determina las sanciones para impulsar al cumplimiento de la anterior prescripción, sanciones que consisten en lo que se refiere á la nacionalidad de las personas, al pago de un derecho de inscripción para los que no sean ciudadanos argentinos y respecto de la ley en general para los buques que ejercen el cabotaje sin subordinarse á la ley y sin estar comprendidos en ninguna de las excepciones del artículo 1º, la del descomiso.

Las otras disposiciones no tienen importancia especial.

Como se vé el proyecto indicado no afronta la cuestión de interpretación de los tratados, sino que orilla la dificultad. Está inspirado como lo revela el mismo mensaje que lo acompaña en el propósito de no dejar en absoluto abandono á la marina mercante y en contribuir á formar marinerías nacionales.

En 1898, el centro marítimo nacional, presentó otro proyecto que consta de 19 artículos. El concepto de la ley es en cierto modo diverso del de la anterior; el artículo 1 comienza por definir las condiciones bajo las cuales se admite el reconocimiento de los buques nacionales de cabotaje en su carácter de tales; 1.º la inscripción en el registro de matrículas; 2.º la existencia de dos ciudadanos argentinos en la tripulación si es mayor de 60 toneladas; 3º el domicilio efectivo en la república de los propietarios ó representantes legales; 4º, el destino exclusivo á navegar dentro de cabos en los ríos interiores, extendiéndose esta condición á los que naveguen de puertos argentinos á los orientales y brasileros situados fuera de cabos. El artículo 2.º da la exclusividad del comercio de cabotaje á los buques que se hallen dentro de las condiciones establecidas en el artículo anterior, haciendo la única excepción de los buques extranjeros que lleguen del exterior con carga y pasajeros para uno ó más puertos de la república, sin hacer escalas á su regreso y cumpliendo las leyes y reglamentos de carga.

En artículos subsiguientes, la ley determina un sistema de primas y privilegios para los buques de cabotaje na-

cional; esas primas se especifican en los artículos 7, 8, 9, 10, 13, 14, en los que también se enuncian los privilegios de que gozarán, entre ellos el artículo 16 que los excluye de la posibilidad de sufrir aumento de impuestos ó derechos consulares durante diez años.

Este proyecto de ley comparado con el anterior, revela mayor amplitud en la determinación de lo que se cree que debe estar comprendido en el cabotaje nacional, como lo revela la única excepción que hace en el artículo 2°, en lugar de las otras variadas y numerosas excepciones hechas en el proyecto de ley anterior. No tiene el propósito tan directo é inmediato de la nacionalización de la tripulación, pues es mucho menos exigente á este respecto que el primer proyecto; no impone tampoco la vigencia de la ley en la forma rigurosa del anterior proyecto en cuanto no enuncia las sanciones que él contiene y á que me he referido con anterioridad. Su índole tiende más bien, á pesar de que en el artículo 2° se declara que el cabotaje sólo podrá ser hecho por los buques que se encuentren en las condiciones que especifica, tiende más bien—decía—á dejarlo á las sanciones comunes de esa prohibición, y á la influencia de los incentivos de primas, subvenciones y privilegios con que la ley trata de fomentar el desarrollo de la navegación mercante en el país, primas y privilegios detalladamente enumerados en sus distintos artículos.

La característica, pues, de este proyecto se diría que es un concepto más confiado y más ámplio respecto de la influencia que los tratados pudieran tener; en segundo lugar, una tendencia de fomento á la navegación mercante que el anterior proyecto no especificaba en una forma neta y una atenuación, ó un olvido, casi podría decirse, del propósito de nacionalización de los tripulantes del barco, ó sea de la formación de un personal de marinería nacional, mucho más acentuado en el anterior proyecto del Poder ejecutivo. En el año 1905, la prefectura general de puertos elevó otro proyecto cuya índole es especial; su contextura ó su economía es, podría decirse, puramente fiscal, ó reposa sobre un criterio y una base puramente impositiva, pues se limita en su artículo 1° á fijar la tarifa de los derechos de puerto, muelle, sanidad y emolumentos consulares, que deban pagar los buques de la marina mercante nacional, tratando de propender al aumento de ésta, no ya con las sanciones y prohibiciones absolutas que contenía el primer proyecto del Poder ejecutivo; no ya tampoco con los estímulos de las primas, subvenciones y privilegios que contiene el segundo proyecto referido, sino por esta sola acción de la disminución de la tarifa que rehusa la cuarta parte en el inciso b) de dicho artículo 1° y la exoneración absoluta de todo derecho á los buques que tengan más de la mitad de la tripulación argentina; tal es el criterio, pues, de este proyecto de ley, que propende á sus dos únicos fines: de aumento de la marina nacional de cabotaje y de nacionalización de sus tripulantes por tan sencillo procedimiento.

La ley presentada en el año 1907 por el diputado Adolfo Saldías, de la provincia de Buenos Aires, reproduce en cierto modo, disposiciones de las leyes anteriores con el criterio más estrecho si se quiere de una ley restrictiva. Su prohibición, dentro de esa jurisdicción que especifica, importa la exclusividad también para la marina nacional; acuerda primas como las leyes anteriores en el artículo 8; excluye, en el artículo 7, de los privilegios y subvenciones á los buques que no sean nacionales, y en su artículo 3 autoriza al Poder ejecutivo para establecer con las naciones ribereñas los arreglos que sean necesarios sobre la base de la reciprocidad. No hay nada peculiar, pues, podría decirse, en este proyecto, ni digno de ser referido.

El último de los proyectos de ley de cabotaje que hemos tenido, ha sido formulado por la dirección de comercio é industrias del ministerio de agricultura, sobre la base de los proyectos anteriores que en gran parte reproduce y con los elementos de contribución al estudio y sanción de una ley de cabotaje nacional, publicados por el centro de cabotaje nacional, que con un empeño tan digno de elogio para los distinguidos industriales que lo forman, viene persiguiendo pacientemente de largos años atrás la promulgación de esta ley tan necesaria, generando é inspirando todo lo que al respecto se ha hecho en las formas que he referido.

Este último proyecto que reproduce todos los antecedentes reunidos en esa publicación del centro de cabotaje nacional, se divide en 20 artículos. Comienza por hacer una definición de lo

que es cabotaje, á pesar de los inconvenientes que se han atribuido á las definiciones en el texto de una ley y declara su reserva para los buques inscriptos en la matrícula nacional; pero después de haber declarado esta reserva para los buques inscriptos en la matrícula nacional, enumera en los artículos siguientes los otros requisitos que deben tener y que consisten en el uso del pabellón nacional, en el hecho de estar mandados por capitanes ó patrones argentinos, naturales ó naturalizados, en el de tener en su tripulación lo menos la tercera parte de ciudadanos argentinos nativos cuando su porte sea de 200 ó más toneladas y en número que determine el Poder ejecutivo cuando su tonelaje sea inferior á esa cifra.

El art. 3.° es más detallista en las exigencias mismas acordadas para la nacionalización, pues exige á los capitanes el diploma nacional de competencia ó la revalidación. El art. 4.° acentúa sus exigencias hasta sobre los pilotos, prácticos y maquinistas, que no podrán ser admitidos á bordo de los buques si no prueban su competencia y son diplomados, previo examen rendido según los programas y ante una comisión que designe el ministerio de marina.

El art. 5.° exceptúa del servicio militar á los ciudadanos argentinos que tripulen buques nacionales matriculados, salvo el caso de guerra nacional.

El art. 6.° dice que ninguna de las personas que forman la tripulación de un buque de la matrícula nacional podrá abandonar el trabajo á bordo sin causa justificada ante la autoridad más inmediata, desde el momento en que se empieza á recibir la carga á bordo hasta que se termine y acomode, y prevé los casos de abandono, según que esté por ponerse en viaje, en puerto extranjero, indicando por último los agentes consulares argentinos que soliciten de las autoridades locales la detención ó la prisión.

Sin entrar en más detalles y considerando los artículos referidos, puede decirse ya que este proyecto de ley, en la parte transcripta, es demasiado exigente y demasiado detallista, invadiendo dominios de otras ramas de la legislación, repitiendo ó rectificando sin necesidad disposiciones de otras leyes orgánicas.

Si es notorio, si es evidente que el cabotaje nacional ha estado abandonado hasta el presente; si ese abandono ha existido al amparo de creencias acaso equivocadas, pero sin duda respetables, de que los tratados con las potencias extranjeras impedían la promulgación de una ley, ¿por qué no proceder prudentemente á tratar de subordinar esas relaciones á un régimen nuevo, evitándoles el mínimum de los trastornos á que estarían expuestos en un cambio brusco de una ausencia de legislación á una legislación exageradamente detallista, como exigirles en una forma súbita, no sólo que usen el pabellón nacional, no sólo que sean mandados por capitanes ó patrones argentinos, no sólo que tengan la tercera parte de ciudadanos argentinos nativos, sino también el diploma que deben tener los capitanes, la revalidación de su título, y aún los de los maquinistas? ¿Por qué introducir ese brusco trastocamiento de las cosas? ¿No bastaría decir que deben estar inscriptos en la matrícula nacional? ¿Y no es más prudente dejar para las leyes originarias de esa matrícula, de las disposiciones reglamentarias que al efecto se dicte, la especificación de todos esos requisitos, que nunca, repito, en los primeros momentos de la aplicación de la ley, deberían implantarse con tan extremo rigor?

Donde se acentúa esa reglamentación excesiva y ese criterio detallista extremo es en el artículo 6 de la ley, que determina las formas en que se ejecuta el trabajo á bordo, los casos de abandono hechos por los tripulantes, materias todas regidas por el Código de comercio en su faz de legislación marítima que no necesita ser repetida en esta ley de cabotaje, que no debe ser modificada por esta misma ley, sino que debe imperar sobre ella en general tal cual ha sido promulgada.

Los agentes consulares argentinos á los que se indica deberes, en el inciso *c)* del artículo 6, la forma cómo deben proceder, tienen también leyes que rigen su conducta y que no necesitan ser recordadas, ni deben ser ratificadas ó rectificadas en esta rama especial y circunscripta de la legislación que se trata de crear.

El artículo 7 hace una excepción respecto de los buques extranjeros, que seguramente con las exigencias excesivas enumeradas en los artículos 3 y 4 no se sentirían estimulados á acogerse á la ley de cabotaje nacional, cuando no

procedan del exterior y que la ley estaría, sin embargo, interesada en estimular, exigiéndoles el mínimun de requisitos posibles; pero el artículo 7 se refiere á los extranjeros que proceden del exterior y los declara exceptuados de la reserva exclusiva que contiene el artículo 1° diciendo, que adeudarán por las operaciones que efectúen, los mismos impuestos y despachos que los buques de cabotaje nacional, es decir, no acepta el criterio enunciado en el proyecto de la prefectura general de puertos, del año 1905, cuya índole peculiar consistía en estimular por la sola disminución de las tarifas el fomento de la navegación y de la marina nacional.

En los artículos subsiguientes del proyecto de ley que comento, entra el sistema de acordar primas á la navegación, fomentando la marina mercante nacional; pero aquí también la ley, á pesar del excelente espíritu que la inspira, es quizá demasiado detallista, y deja poco á la reglamentación que pueda hacer el Poder ejecutivo. Determina el monto de esas primas desde los 30 centavos de moneda nacional por cada tonelada de registro neto de mil millas de recorrido, inciso 1 *a)* del artículo 12, hasta los sesenta centavos para los que vayan á Chile, con la disminución del 5 °/o, inciso *c)* del artículo 12, con la condición de que ésta no se hará efectiva cuando la tripulación se forme con las 4/5 partes de argentinos nativos.

Indica en el inciso *d)* de dicho artículo la necesidad de que el Poder ejecutivo publique tablas de distancias sobre las líneas más directas á que se ha de ajustar el recorrido de la navegación y el límite menor de carga recibida con que cada buque deberá comenzar el viaje para tener derecho á la prima. El inciso *e)* de dicho artículo exceptúa del pago de emolumentos consulares para los vapores matriculados que gocen de privilegios de paquetes postales y después de toda esta prolija enumeración, dice el artículo 13 que el Poder ejecutivo dictará á la brevedad posible la reglamentación necesaria para buques de la matrícula nacional, que se ocupen exclusivamente en el transporte de mercaderías y productos nacionales, dentro de los ríos de la Plata y de los interiores de la república, con el fin de acordar á esos transportes fluviales un tratamiento fiscal y facilidades para su servicio á la producción y al comercio interior, análogas en cuanto ello fuere posible á las que la nación acuerda á las empresas de transportes mediterráneos.

El artículo 14 agrega que cuando el Poder ejecutivo lo juzgue conveniente, podrá conceder las franquicias del artículo anterior, á los buques de cabotaje de las repúblicas limítrofes, en condiciones de estricta reciprocidad.

No excluyen estos dos mismos artículos las conveniencias de la reglamentación excesiva que el texto de la ley anteriormente ya consagra, y reviste cierta gravedad la parte que se refiere ó que tiene atingencias con materias ya regidas por las códigos ó por otras leyes orgánicas; el artículo 19 que deroga toda otra ley ó disposición que estuviese en contradicción con la presente, como es lógico que debiera suceder y reviste también de gravedad á las exigencias ya mencionadas de las condiciones que detalladamente se exijen respecto de capitanes, pilotos y maquinistas, tratándose de una ley que va á alterar un orden de cosas existente desde tiempo inmemorial y cuyo interés está precisamente en fomentar, en estimular, á los buques extranjeros para que se acojan á las condiciones de buques nacionales, tanto más cuanto que el artículo 15 dice: que todo buque no matriculado comprendido en las disposiciones de la presente ley, que fuera tomado en flagrante ejercicio del comercio de cabotaje después de noventa días de promulgada la ley, será pasible de comiso conjuntamente con el cargamento que conduzca.

Tales son las observaciones que me sugiere el proyecto de la dirección de comercio é industria, que encuentro bajo otros puntos de vista muy digno de encomio.

Para la confección de una ley no faltan ciertamente ejemplos en las legislaciones extranjeras; el Paraguay, Brasil, Chile, Austria, Perú, Portugal, Bolivia y Japón, etc., por cláusulas explícitas de sus tratados con la República Argentina, se han reservado el derecho á sus respectivos cabotajes. La China, con el objeto de mantener comunicaciones regulares y frecuentes entre los puertos de las provincias marítimas del Imperio y los de Corea, Japón y China, ha acordado un subsidio de 150.000 rublos á una empresa, habiéndose dado también subsidios á las compañías que ponen en comunicación al río Amur, etc., etc. En Chile hace algunos años

se descubrió que la marina mercante disminuía y aunque sólo se trataba del egreso de nueve buques con un registro de 2.500 toneladas, fué esto causa bastante para que la prensa llamara la atención del gobierno, votándose por la cámara de diputados el 27 de agosto de 1898 un proyecto de ley que acuerda á los buques de vela y vapores que forman parte de la marina chilena, una prima de navegación de cincuenta centavos por cada tonelada de registro y por mil millas recorridas. Otra ley posterior autorizó al presidente de la república para invertir la suma de treinta y cinco mil libras esterlinas en subvencionar una compañía de vapores que haga su carrera entre los puertos del Pacífico y del Atlántico, buscando ligar los puertos de aquélla y Punta Arenas con los argentinos, orientales y brasileros. Tiene además subvencionada una gran línea de paquetes á condición de que en caso de guerra sean convertidos en transportes militares. En el Brasil se sancionó en 1892 una ley de cabotaje que por su importancia transcribo, pues puede servir de ejemplo, la que fué adoptada en uso del derecho dejado á salvo en el artículo 2 de la convención fluvial brasilero argentina celebrada el 20 de noviembre de 1857, que dice así:

Artículo 1°. La navegación de cabotaje sólo puede hacerse por buques nacionales.

Art. 2°. Entiéndese por navegación de cabotaje la que tiene por objeto la comunicación y comercio directo entre los puertos de la república dentro de sus aguas y de los ríos que corran por su territorio.

Art. 3°. Para que un buque sea considerado nacional se requiere:

1) Que sea propiedad de ciudadano brasilero ó de sociedad ó empresa con asiento en el Brasil y dirigido exclusivamente por ciudadano brasilero.
2) Que sea mandado por capitán ó patrón brasilero.
3) Que cuando menos dos tercios del equipaje sean brasileros.

Art. 4°. A los buques extranjeros les es prohibido el comercio de cabotaje bajo las penas de contrabando, siéndole sin embargo permitido:

1) Cargar ó descargar mercaderías ú objetos pertenecientes á la administración pública.
2) Entrar en un puerto por franquía y seguir con su carga para otro dentro del plazo reglamentario.
3) Entrar en un puerto y seguir para otro con la misma carga—en todo ó en parte, despachada para consumo ó reexportación.
4) Trasportar de uno para otro puerto de la república pasajeros de cualquier clase y procedencia, sus equipajes, animales y también bultos clasificados como encomiendas ó productos agrícolas ó fabriles de fácil deterioro ó valores amonedados.
5) Recibir en más de un puerto géneros manufacturados ó producidos en el país á fin de exportarlos para fuera de la república.
6) Llevar socorro á cualquier estado ó punto de la república en los casos de incendio, peste ú otra calamidad.
7) Transportar cualquier carga de unos puertos á otros en los casos de guerra exterior, conmoción interna, vejámenes ó perjuicios causados á la navegación y comercio nacional por cruceros ó fuerzas extranjeras, mientras no haya declaración de guerra.

Art. 5.° Las mercaderías conducidas por buques extranjeros de un puerto de la república pueden ser vendidas en otros en caso de arribada forzosa, varadura ó fuerza mayor.

Art. 6.° A los buques de las naciones limítrofes es permitida la navegación en los ríos y aguas interiores con arreglo á las convenciones y tratados.

Art. 7.° Sobre matrícula de los buques y las tripulaciones, pilotajes y visitas se observará lo que fuere determinado en los reglamentos del Poder ejecutivo.

Art. 8.° Durante cinco años contados desde la promulgación de esta ley, es gratuita la matrícula de todo el personal para la marina mercante, salvo el sello de petición.

Art. 9.° Los buques nacionales están sujetos á la visita del casco y máquinas cada seis meses, siendo para este fin obligados á tener los planes barridos y las calderas sometidas á presión de agua y una vez por año á esa misma visita en seco ó en dique.

Párrafo único. Estas visitas serán gratuitas y deberán ser solicitadas á la repartición competente por los respectivos propietarios con anticipación de ocho días, pudiendo ser hechos en cualquiera de los puertos de la república determinados en el reglamento, oportunamente pedido.

Art. 10. Las disposiciones de esta ley entrarán en vigor á los dos años de su promulgación.

En la República Oriental el servicio de las playas y de los puertos sólo es permitido á los buques nacionales, y no hay una sola disposición del gobierno argentino que pueda afectar al cabotaje oriental que no sea inmediatamente motivo de gestiones diplomáticas.

En Italia, la ley de 17 de diciembre de 1885, acuerda premio durante diez años á las construcciones para uso de

la navegación en la siguiente forma: por máquina á razón de 10 liras por caballo indicado; por caldera, 6 liras por quintal; igual suma por las reparaciones hechas en el país de calderas construídas en él. Un aumento de 10 á 20 % sobre este premio si se trata de construcciones utilizables para fines militares. El ejercicio de cabotaje es reservado á la bandera nacional.

El total de las primas marítimas pagadas por el gobierno italiano tanto por construcciones como por navegación durante el año 1895, ha sido de 2.248 966 liras. Desde el 1º de enero de 1886 al 31 de diciembre de 1895 el total general de las primas pagadas á la navegación ha sido de 23.905.633 liras.

En Francia—en 1897—el ministro de marina presentó á las cámaras un proyecto tendiente á permitir que los buques mercantes que trafican en los mares de China puedan contratar marineros extranjeros, porque por la ley vigente de 21 de septiembre de 1873, es prohibido á los buques mercantes franceses admitir tripulantes que no sean súbditos franceses é inscriptos en el registro marítimo.

En el mismo año bajo la presidencia del almirante Besnard, se reunió en París el consejo superior de la marina mercante y resolvió modificar el reglamento relativo á los buques franceses que hacen el cabotaje en los mares del extremo oriente. Las tripulaciones de esos barcos podrán componerse de marineros que no sean franceses, excepto primero todos los oficiales y maquinistas, segundo jefe de la tripulación y mínimum de dos inscriptos marineros, uno para maniobra y otro para máquina. Para apreciar las subvenciones ó primas que da el gobierno francés basta recordar que entre otras líneas de navegación, la de los Estados Unidos y de las Antillas, ha alcanzado á 11.258.000 francos; de la Indo China y Japón á 6.100.000 francos; de Australia y Nueva Caledonia á 3 100.000 francos. En conjunto el presupuesto francés en subvenciones á líneas de navegación gasta 26.000.000 de francos. Los detalles de la reglamentación pueden verse en el texto de la ley del 26 de marzo de 1902, relativa á la protección de la marina mercante.

Respecto de los medios de protección á la marina mercante en otros países, se pueden citar los siguientes como un ejemplo ilustrativo:

En Bélgica se trata también de crear una marina mercante nacional. En las principales ciudades se forman asociaciones con ese objeto, y el gobierno se muestra dispuesto á favorecer el movimiento.

En Inglaterra la Cámara de los comunes adoptó el proyecto de ley sobre la marina mercante, con una enmienda del ministro de comercio, por la cual se acuerda una reducción en los derechos de faros, á los armadores que tengan entre las tripulaciones de sus buques cierto número de marineros que pertenezcan á la reserva de la marina británica.

La compañía principal es la Peninsular y Oriental Steam Navigation Cº., de Londres, que dispone de 85 vapores, de los cuales más de 20 están ocupados en las líneas del extremo oriente. Esa poderosa compañía cuya fundación remonta al año 1829, recibe del gobierno inglés un subsidio anual de 16.250.000 francos y 500.000 más de parte del gobierno italiano para el servicio de Venecia, Brindisi y Port Said.

La compañía Nordeutsnher Lloyd; de Bremen, con 75 vapores y servicio mensual para China y Australia, percibe un subsidio anual de 2.700.000 francos.

Es sabido que uno de los propósitos principales del programa del actual presidente de los Estados Unidos de Norte América, es la protección y desarrollo de la marina mercante.

Existen opiniones muy encontradas acerca de los medios que hay que poner en juego para obtener un buen resultado.

Unos opinan que debe dejarse libre matrícula para los buques de construcción extranjera; otros que se debe restringir ésta, protegiendo á las construcciones nacionales por medios de subsidios y primas como lo hacen otros países.

Con el fin de proteger á la marina mercante, el congreso tenía á estudio un proyecto que responde á reembolsar bajo la forma de primas, el derecho de puerto que pagan los buques nacionales que vienen del interior; subvencionar algunas líneas regulares; percibir un recargo de derechos de puerto á todo buque extranjero.

A instancias del gobierno norteamericano, el senador Frye ha presentado al parlamento una proposición de ley para fomento de la moderna industria naval americana, basado en la concesión

de primas á la construcción y á la navegación.

Propone que se pague un centavo por tonelada bruta en cada recorrido de cien millas en tráfico extranjero.

Igualmente, para fomentar la construcción de vapores rápidos, se pagarán las siguientes primas máximas á tonelada bruta por cada 100 millas:

Más de 10.000 toneladas (20 millas por hora) 2,7 centavos; (19 millas) 2,5 centavos.

Más de 5.000 toneladas (18 millas) 2,3 centavos; (17 millas) 2.1 centavos; (16 millas) 1,9 centavos; (15 millas) 1,7 centavos.

Las de 2.000 toneladas (14 millas) 1,5 centavos.

Para las Indias Occidentales, América Central y Méjico, las primas á los vapores correos no podrán nunca exceder del 70 por 100 de la prima máxima.

La construcción de los nuevos transatlánticos se estimulará por medio de una concesión adicional, sólo por cinco años, de 1/4 de centavo por tonelada bruta.

Todo buque que obtenga la prima general será obligado, si fuera preciso, á conducir correspondencia.

Además de las primas indicadas, los vapores de más de 2.000 toneladas, aptos para el transporte de correspondencia, disfrutarán:

0,5 centavos por tonelada los de 12 millas; un centavo por tonelada los de 14 millas; 1,1 centavos por tonelada los de 15 millas, y de 16 millas en adelante 1,2 centavos.

Los vapores de más de 4.000 toneladas disfrutarán:

1,4 centavos por tonelada los de 17 millas; 1,6 centavos por tonelada los de 18 millas; 1,8 centavos por tonelada los de 19 millas.

Los mayores de 10.000 toneladas disfrutarán:

Dos centavos por tonelada los de 20 millas; 2,3 centavos por tonelada los de 21 millas.

Los buques construidos en el extranjero, admitidos en el registro americano, deberán percibir el 15 por 100 de dichas primas.

En el Japón, gracias á las sumas que el parlamento ha votado para favorecer á la navegación en forma de primas, la marina mercante japonesa, por el vigor con que aumenta y los bajos fletes que puede proporcionar, está destinada á competir sériamente con las marinas europeas; y no sólo tiende á desalojarlas de los mares del Oriente asiático, sino que pretende luchar con ellas en sus propios puertos. «La Yushen Kaisha» de Nijton, tiene 70 vapores con 180.000 toneladas, y ha inaugurado un servicio desde el Japón á las costas del Pacífico de los Estados Unidos con vapores de 30.000 toneladas.

Un sindicato de capitalistas se propone hacer ahora dos servicios: uno á Nueva York y el otro á Batoum; tendrá para ello ocho vapores de 5.000 toneladas al principio, pero el capital de 3 millones de yens, será aumentado hasta cinco millones en cuanto sea necesario. Siendo la distancia del Japón á New York de 30.000 millas y á Batoum de 25.000, esa compañia recibirá una prima de 80.000 yens. (El yens es un peso más ó menos).

Austria, que hasta hace algunos años no tenía cabotaje, se ha incorporado también al movimiento universal; sus comunicaciones internas, el acercamiento entre todas las poblaciones costaneras se hace por agua, facilitando así la circulación que la condición orográfica peculiar de su suelo dificulta por otros medios. Por un sueldo (5 centavos oro), la clase obrera se traslada á grandes distancias y la población que se alejaba á los países vecinos ha vuelto y aumenta considerablemente. Y esta baratura del transporte se debe á la intervención protectora del gobierno. No hay un vapor por pequeño que sea que no goce de subvención aunque se encuentre en servicio en otros países; lo que se busca es que la bandera flamee por todo el mundo. El resultado es lógico: lo que el estado invierte en subvenciones y primas se lo devuelve con exceso la mayor población en industrias, comercio, impuestos, etc. cuyos beneficios quedan en el país.

La ley austriaca de 1893, acuerda dos premios: uno por el ejercicio de la navegación y otro por viaje.

Para obtener el primero, se requiere que la propiedad de los buques sea por lo menos en sus dos terceras partes propiedad de ciudadanos austriacos; que no tengan más de quince años de construcción y la clasificación determinada por la ley. Dicho premio consiste en seis florines por tonelada de registro á los vapores de hierro y acero; 4 1/2 florines á los buques de vela construidos con los mismos materiales y 3 florines á los veleros de madera ó cons-

trucción mixta. El premio va disminuyendo anualmente en un cinco por ciento á contar del segundo año de acordado.

A los buques construídos después de la vigencia de la ley, en talleres nacionales, se les aumenta el premio en un diez por ciento, y si son construídos por lo menos en su mitad con materiales del país, se les aumenta en un 25 %. Llegado el buque á los quince años de vida, cesa la percepción del premio.

El premio por viaje es de cinco sueldos por tonelada y por cada cien millas recorridas en servicio comercial ó de comunicación nacional. El cómputo de las millas se hace según la distancia marítima más corta.

Si el buque permanece seis meses sin hacer operaciones comerciales, ó en desarme, pierde, por el tiempo que eso dure, el derecho á los premios.

Los buques nacionales que dentro de tres años de gozar los premios, tomen bandera extranjera, deben restituir al estado todo el importe percibido por concepto de premios.

El comercio de Trieste, durante el año de 1897, ha presentado un aumento notable sobre el año anterior en todas las ramas de la actividad mercantil. Se ha notado un importante exceso en la importación de carbón, lo que significa progreso en las nuevas industrias que se han implantado. El movimiento marítimo presenta un crecimiento de 864 buques austriacos con 153.496 toneladas, siendo el total de 9.592 buques con 1.934.384 toneladas, debido á los subsidios acordados por el gobierno á todo buque de alta mar que enarbole los colores nacionales. La marina de ese país no puede menos que prosperar, porque actualmente, cada vez que el gobierno otorga concesión para alguna industria nueva, impone la condición de que toda materia prima que se exporte lo será bajo la bandera austriaca.

Implicitamente, en el estudio hecho sobre los tratados, está comprendida la interpretación del artículo 26 de la constitución que se refiere á la libre navegación de los ríos. Creo que si hemos observado los tratados en que la nación se reserva el derecho del cabotaje no es posible suponer que se haya reservado una facultad prohibida por la Constitución. En la opinión de los constituyentes, es decir, de los mismos autores de la Constitución, en el año 1853 cuando se enviaron los tratados hechos en San José de Flores para solicitar la aprobación del Congreso, se discutió, como he referido, si esa aprobación debió ser dada por el Congreso constituyente ó por el primer Congreso legislativo y se resolvió que correspondía al primer Congreso legislativo en virtud precisamente de que la constitución hecha por ellos mismos, había dado al Congreso la facultad de legislar la materia. No cabe pues discusión al respecto.

En virtud del derecho perfectamente expedito que, creo haberlo demostrado en una forma concluyente, tiene el honorable Congreso para legislar sobre la exclusividad del cabotaje, cuya minuciosidad de demostración se me disculpará en atención al temor supersticioso que esos tratados han inspirado, impidiendo hasta el presente que se crease una marina mercante argentina, en razón del estudio crítico hecho en los distintos proyectos de legislación hasta ahora formulados, y tomando el ejemplo de la legislación más adelantada de los distintos paises europeos, respecto de la forma de fomentar el desarrollo de la navegación mercante por primas, subvenciones, etc., á la vez que impulsar la formación de la marinería nacional, me permito formular el proyecto que entrego á la consideración de la honorable cámara.

—Pasa el proyecto á la comisión de legislación.

8

VENIAS

PARA DEMANDAR Á LA NACIÓN

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

En un sólo despacho la comisión de negocios constitucionales se ha expedido sobre varias solicitudes de venia para demandar á la nación.

Son asuntos de trámite, puede decirse, que no ofreceran dificultad, por lo cual yo haría moción para que fueran tratados en el orden de las preferencias establecidas.

—Apoyada la moción., se vota y es aprobada.

9

MOCIÓN

OBRAS PÚBLICAS

Sr. Mitre—Pido la palabra.

En las órdenes del día hay todavía pendiente de la consideración de la cámara diversos asuntos de obras públicas: todos ellos son de importancia, y convendrían que fueran tratados por la cámara antes de que se acercara más el fin del período de sus sesiones, con el objeto de dar tiempo al honorable Senado, si la cámara los aprueba, para tomarlos en consideración.

En virtud de estos antecedentes hago moción para que, en el orden de las preferencias acordadas por la honorable cámara, se traten los asuntos de obras públicas, que aún están pendientes.

—Apoyado.

10

ACLARACIÓN

SOBRE PENSIONES VETADAS

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Acepto la indicación del señor diputado por la capital; pero préviamente voy á pedir aclaración de un proyecto de resolución sancionado en sesiones anteriores.

Creo, señor presidente, que corresponde oportunamente aclarar conceptos antes sancionados, para después proponer otros nuevos.

En una de las sesiones anteriores, la cámara trató un proyecto de resolución presentado por la comisión de negocios constitucionales, referente al veto puesto por el Poder ejecutivo á todas las pensiones, con excepción de las acordadas á descendientes de guerreros de la independencia.

Resulta, señor presidente, que una proposición hemos votado y otra cosa es la que se ha resuelto. Parece ser que la comisión se inclinara á favorecer á los sucesores de guerreros de la independencia, aceptando el retiro del veto para todas aquellas pensiones que á éstos se refieren; pero el miembro informante de la comisión no ha aceptado sino en parte esta resolución. Y la defectuosa acústica del recinto, impidiendo que oigamos los que de este lado nos sentamos, lo que del otro lado se dice, hizo que no se pudiera contestar en aquella ocasión lo mismo que ahora formulo.

Encontrándose la secretaría perpleja, sin saber cómo aplicar la resolución de la cámara, pido que el señor presidente se sirva aclarar el concepto en la siguiente forma: «que el voto de la cámara se refiere á todas aquellas pensiones que corresponden á sucesores de guerreros de la independencia». *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

No tengo ningún interés en oponerme, sino al contrario todo interés en adherir al pensamiento que informa la rectificación pedida por el señor diputado.

Yo he informado, y no podía hacer otra cosa, lo resuelto por la comisión de negocios constitucionales, que resolvió,—y apelo al testimonio de sus miembros presentes, doctor Olaechea y Alcorta y señor Crouzeilles, pues el doctor Saavedra Lamas y el doctor Gonnet no están—aconsejar á la honorable cámara que aceptara el retiro del veto del Poder ejecutivo en las leyes en que se trata individualmente de un descendiente de guerrero de la independencia; pero que no lo aceptara en aquellas en que, además de un descendiente de guerrero de la independencia, comprendían otras personas: porque entendía la comisión que no se puede desmembrar una ley, sacando de ella una persona como favorecida por una sanción, dejando á las demás sujetas á las condiciones del veto. De otra manera resultaría esta anomalía: que la ley que acuerda la pensión á un descendiente de guerrero de la independencia y á la vez á otras muchas personas, se tendría que desarticular en todos sus artículos.

Si la secretaría se encontrara con un proyecto de ley que dijera: Acuérdase pensión á don Juan, á don Pedro, á don Diego, y á don X, descendiente de guerrero de la independencia, ¿cómo formularía el proyecto para darle pensión á X? Sería casi imposible esta desmembración de las leyes; y es por eso que la comisión aconseja á la cámara, limitativamente, la aceptación del retiro del veto del Poder ejecutivo en cuanto se refiere á las pensiones que nominalmente, individualmente, recaen en descendientes de guerreros de la independencia; pero ha creído que respecto de las que

vienen englobadas, no estaba en las facultades de la cámara; y por consiguiente, no podía la comisión aconsejarle aceptar el veto respecto de diez ó doce pensiones y no aceptarlo respecto del resto, cuando en una ley estaban involucradas todas.

Es esta la resolución que ha aconsejado á la cámara la comisión, y es este el informe que he dado, absolutamente en consonancia con la resolución de la comisión.

Ahora el señor diputado dice, con razón, que él ha votado eso también por otras razones. Perfectamente; pero la resolución dice lo mismo que ha dicho el miembro informante.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

No voy á ir al terreno de la discusión que ha propuesto el señor diputado, porque es un terreno lleno de emboscadas, contrario á esa inclinación propia, institucional, que á todos nos mueve á votar pensiones.

Cada pensión se solicita individualmente, con su expediente; de manera que para cada expediente hay una resolución de la cámara, y para cada expediente vino el veto, de acuerdo con lo que dice el artículo 72 de la Constitución: «Desechado en todo ó en parte un proyecto por el Poder ejecutivo, vuelve con sus objeciones, etc».

El veto objetó, anteriormente, en conjunto, á todas las pensiones, y recientemente el Poder ejecutivo, en una nueva resolución que envía al Congreso, retira el veto, especializando el retiro para todas las pensiones referentes á sucesores de guerreros de la independencia. Por consiguiente, no es el caso de las facultades constitucionales que propone el señor diputado, sino, sencillamente, tener la paciencia de ir recorriendo uno por uno los expedientes relativos á esas pensiones que están á disposición de la secretaría, á fin de que ésta los remita al Poder ejecutivo para la correspondiente promulgación.

Yo veo esto muy claro, y es lo que propongo á la cámara, á fin de facilitar la resolución y evitar las perplejidades en que se encuentra la secretaría, resolución que, para mí, es cuestión de sentido común.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Abundando en las mismas consideraciones que acaba de expresar el señor diputado por la Capital, yo entendí votar también la nómina total de las pensiones que han sido sancionadas por la cámara, que corresponden á guerreros de la independencia, nómina de pensiones que están en la orden del día número 13, despachadas por la misma comisión de peticiones de la honorable cámara, en donde están especificadas cada una de las descendientes de guerreros de la independencia á quienes se quiere favorecer con ellas.

De manera, pues, que es muy fácil á la comisión de negocios constitucionales remitir una nómina de esas pensionistas al Poder ejecutivo, para que se entienda que ellas están excluidas del veto.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Voy á decir sencillamente que al votar yo la resolución de la comisión de negocios constitucionales, entendí votar la autorización para retirar las objeciones del Poder ejecutivo á determinadas pensiones, sin que esto pueda influir en lo que yo entiendo que son resoluciones que están sobre las nuestras.

El mal está, señor presidente, en que esta cámara, el Congreso, mejor dicho, ha votado el año anterior, como en otros, una cantidad de pensiones englobadas, adoptando un procedimiento enteramente contrario al que se debe seguir en esta materia, procedimiento que tuve el honor de observar el año pasado, y sobre el cual, sin embargo. la cámara insistió.

Si cada una de estas pensiones hubiera sido votada como debía serlo, por una ley especial, entonces sería posible hacer lo que pretende el señor diputado por la Capital, porque estando en una sola ley todas las pensiones, viene el caso de los vetos parciales, cosa que no se ha podido hacer ahora, á estar á los términos estrictos de nuestra Constitución, que manda que cuando una ley sea observada en todo ó en parte, siga un trámite determinado, y mientras no se resuelva el punto del veto sobre toda esta cuestión, están ellas subordinadas á este inconveniente de trámite.

De manera que, realmente, la dificultad para la secretaría tiene que ser muy grande. Solo quedan excluídas del veto y pueden tener curso, en mi opinión, aquellas pensiones que se refieren á sucesores de guerreros de la independencia, así como las que ya tienen ley especial. Las que están involucradas en la lista general quedan subordinadas al mismo trámite que van á seguir las otras, y no puede ser de otro modo.

Es esta mi manera de entender el asunto.

Sr. Olaechea Alcorta—Pido la palabra.

Como acaba de decirlo muy bien el señor diputado por Entre Ríos, entre las leyes de pensiones que se han dictado en favor de descendientes de guerreros de la independencia, existen, en realidad, leyes especiales, y respecto de esas leyes especiales de pensiones, que han sido individualizadas, sobre las cuales ha recaído el veto del Poder ejecutivo, no hay dificultad alguna en que sean devueltas al Poder ejecutivo, porque habiendo éste formulado un veto sobre todas las pensiones, en términos generales, pasó luego un mensaje manifestando que al formular este veto para todas las pensiones que había sancionado el Congreso, no había sido su ánimo vetar las pensiones acordadas á descendientes de guerreros de la independencia. Entonces la comisión, á cuyo dictámen se le pasó este mensaje, ha estudiado el punto y ha encontrado leyes especiales por las que se acuerda pensión á descendientes de guerreros de la independencia y otras leyes de pensión que están englobadas formando blocks, de quince, veinte y hasta cuarenta pensiones.

La comisión ha creído que lo que correspondía era aconsejar lo que ha dictaminado: que en cuanto á las pensiones acordadas por leyes especiales, se devuelvan y, en cuanto á las demás, que no es posible separar, porque se encuentran englobadas, no ha podido aconsejar á la cámara el mismo temperamento.

Esto es lo que hay sobre el particular.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Me complace mucho que este asunto vuelva á debatirse en la cámara, porque no habiéndome encontrado presente en la sesión anterior, cuando se sancionó el proyecto de resolución presentado por la comisión de negocios constitucionales, necesitaba hacer constar mi opinión contraria á esa resolución, por considerarla abiertamente opuesta á prescripciones constitucionales claras, expresas é intergiversables.

Asentir á que el Poder ejecutivo pueda retirar el veto y prestar ese asentimiento por una sola de las cámaras, siendo así que la constitución acuerda intervención expresa á ambas cámaras, es, sencillamente, violar la constitución en la parte referente al procedimiento para la formación de las leyes.

Está clara y explícitamente establecido que cuando el Poder ejecutivo devuelve observado un proyecto de ley, se desprende en absoluto de toda intervención en ese proyecto y cae de nuevo el asunto bajo la jurisdicción exclusiva del Congreso. La misma constitución determina que la cámara iniciadora debe poner á discusión el proyecto mismo y si no tuviere dos tercios de votos para insistir en su sanción primera, cae; si tuviese dos tercios, pasa á la cámara revisora y es entonces ésta la que puede convertirla ó no en ley por una votación también de dos tercios de votos.

El hecho de que el Poder ejecutivo haya reconsiderado su resolución de observar, no importa alterar en lo más mínimo el procedimiento que la constitución establece. La única forma de corregir ese error consiste en la insistencia de ambas cámaras para convertir en ley el proyecto involuntariamente, diré así, observado por el Poder ejecutivo; pero jamás autorizar el retiro del veto, y mucho menos autorizarlo una sola cámara, privando así, á la otra de una intervención que la constitución expresamente le acuerda.

El veto, señor presidente, deja sin efecto la sanción anterior. De manera que, en realidad, en este momento, ese proyecto de ley no ha sido sancionado por el Congreso.

Devolverlo para que el Poder ejecutivo lo promulgue, sin una nueva sanción, como lo requiere la constitución, es simplemente autorizar la promulgación de actos que no tienen la sanción del honorable Congreso, de una ley que no ha tenido el voto del parlamento, es decir, de una ley que no es tal ley.

Y esto, señor presidente, nos expone á conflictos muy graves. ¿Qué contestaríamos, en efecto, al honorable Senado, si mañana nos hiciera presente, en uso de sus facutades, que no está conforme con el procedimiento seguido por nosotros; que, en su concepto, ha debido intervenir, como corresponde en este procedimiento, y que, por consiguiente, hemos incurrido en una abrogación de facultades comunes á las dos ramas del Congreso?.

Por mi parte, yo no quisiera calificar esta actitud de la cámara; pero en realidad, es atentatoria á las facultades legislativas del honorable Senado.

Creo, pues, señor presidente, que lo que corresponde, en este caso, es reconsiderar la resolución anterior y ha-

cer que la comisión de negocios constitucionales nos presente un proyecto de ley, insistiendo en los proyectos vetados que en su concepto deban aceptarse, y rechazando aquellos que no estén en condiciones necesarias para ser aprobados. Cualquier otro procedimiento que siguieramos, se apartaría del texto expreso de la constitución. Y á este respecto, debo llamar la atención de la honorable cámara: me refiero á la circunstancia de que ninguna parte de la constitución es más explícita que aquella que se refiere á la tramitación para la formación de las leyes. Y tenía que ser así, señor presidente, puesto que se trata nada menos que de las facultades de las dos ramas del Congreso que deben intervenir en la sanción de las leyes.

Ha sido necesario, pues, que los constituyentes establecieran, en términos precisos é intergiversables, las facultades de cada una de las cámaras en este caso, para que no pudiéramos nunca dar lugar á sanciones de leyes que no tuvieran el concurso de una y otra cámara y crear así conflictos que no tendrían solución posible dentro de nuestro mecanismo constitucional.

Por consiguiente, creo que lo que la cámara debe hacer, corrigiendo el error en que ha incurrido en la votación anterior, es, como he dicho, reconsiderar el asunto, volviéndolo á comisión, para que se proceda con extricta sujeción á lo establecido por la constitución, y para que una nueva sanción de esta cámara, por dos tercios de votos, y otra del honorable Senado, en uso de las facultades que le corresponden, conviertan en ley lo que el Poder ejecutivo desea promulgar; pero no, porque no sería propio, en la forma que él lo solicita. No podemos tomar el mensaje del Poder ejecutivo, sino como una aspiración suya para que la cámara convierta en ley, siguiendo el procedimiento adecuado, los proyectos vetados.

Y note la honorable cámara que este procedimiento que se intenta implantar puede llegar á ser funesto, porque puede dar lugar, como decía antes, á conflictos insolubles con el honorable Senado. Y para poner de relieve la gravedad del caso, me voy á permitir presentar un ejemplo.

Ocurre este hecho: las cámaras, al clausurar sus sesiones, dictan una ley que consideran necesario hacer efectiva durante su receso. El Poder ejecutivo, por razones políticas ó de cualquier otro orden, entiende que no le conviene dar cumplimiento á esa ley, y entonces la observa, devolviéndola al Congreso. La ley no se cumple en la época que el Congreso quería que se cumpliera. Pero al abrirse las sesiones en mayo, el Poder ejecutivo retira el veto y promulga la ley, es decir, cuando el Congreso no quería que se hiciera efectiva esa ley.

Esas cosas no pueden quedar libradas al criterio de una sola de las cámaras del parlamento, cuando deben actuar las dos conjuntamente con el Poder ejecutivo. Creo, señor presidente, que un procedimiento que tienda á alterar esa forma regular, ese procedimiento establecido de una manera tan terminante en la constitución, es sumamente peligroso y que la honorable cámara no debe ni puede autorizarlo en ningún caso.

He dicho.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Sr. Carlés (M.)—Al señor diputado por Buenos Aires, tan habitualmente considerado por esta cámara como uno de sus miembros de mayor sensatez y experiencia en la generalidad de los casos, en esta ocasión no le podemos decir lo mismo.

El veto en todas partes del mundo es una de las formas colegisladoras que tiene el Poder ejecutivo para intervenir en la formación de las leyes, de tal manera que puede asemejarse al proyecto que presenta en cualquier instante á las cámaras, solicitando la sanción de una ley. El veto, en vez de ser una sanción afirmativa, es una observación negativa. Si el Poder ejecutivo cree que al vetar una idea procede con verdad, y después, se convence de que ha cometido un error, con el criterio del señor diputado sería autorizar, insistir en el error y sistematizarlo; con el concepto que ha sancionado la honorable cámara en la sesión anterior, presta el medio de enmendar el error, facilitando que el Poder ejecutivo pueda retirar su veto.

El sistema propuesto por el señor diputado, nos llevaría á esto: al despotismo de los poderes, desde que supone que lo que sanciona un poder no puede ser modificado por el mismo poder. Si el Poder ejecutivo tiene la facultad de lo más, que se llama vetar, tiene la facultad de lo menos, que significa retirar su veto.

En el caso especial que proponía el señor diputado, de la sanción de una ley propuesta momentos antes de producirse el receso parlamentario, y presentado el veto durante el receso, debiendo las cámaras esperar al período siguiente para que el Poder ejecutivo retirara ese veto, cuando ya esa sanción no tenía los efectos de la ley, se tendría un correctivo inmediato, porque el congreso podría derogar inmediatamente su propia ley.

De manera, pues, que todo está previsto en la constitución, porque los poderes son limitados y relativos; el poder del veto, está limitado por el poder del congreso de aceptar ó no aceptar ese veto; y el Poder ejecutivo que tiene tal facultad, está también controlado por la facultad que tiene el mismo poder de retirarlo.

Así es que lo que ha hecho la cámara no es crear un conflicto ni producir dudas, sino establecer lo que consigna la constitución.

Al señor diputado por Santiago del Estero, miembro de la comisión de negocios constitucionales, le diré también que ha padecido otro error. El veto puede tener un carácter general ó un carácter parcial, porque así lo establece la constitución al sentar el principio de que el veto significa desechar en todo ó en parte un proyecto por el Poder ejecutivo. Es el caso de que mañana ó pasado el mismo poder vetara partidas del presupuesto de la nación. ¿Está autorizado el Poder ejecutivo á vetar partidas? Perfectamente bien; de igual manera en esta ley, compuesta de diversas partidas de pensiones, el Poder ejecutivo ha vetado unas y no otras, y cuando no ha vetado estas segundas, es cuando ha mandado al congreso el mensaje retirando el veto.

Pero si á pesar de todo esto, la cámara pudiera tener alguna duda, yo hago una moción consistente en lo siguiente: devuélvanse al Poder ejecutivo todas aquellas pensiones que favorezcan á sucesores de guerreros de la Independencia.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Estando apoyada la moción del señor diputado, está en discusión.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el señor diputado por la Capital, señor Olmedo.

Sr. Olmedo—La exposición del señor diputado por Buenos Aires es exactísima y me parece impecable la interpretación constitucional que ha hecho.

La comisión se ha apartado, siguiendo una impulsión generosa de la honorable cámara, manifestada en sesiones consecutivas, de una regla estricta de procedimiento, en cuanto no perjudica fundamentalmente los principios del régimen de gobierno que hemos adoptado, y ha entendido que podía deferir á la manifestación del Poder ejecutivo, retirando su veto respecto de aquellas pensiones que se refieren á descendientes de guerreros de la Independencia; pero vuelvo á insistir en la imposibilidad material en que estaba la comisión y en que está la cámara de aceptar el retiro del veto en aquellas leyes que comprenden sucesores de guerreros de la independencia y otras personas, porque no hay qué comunicar ni hay qué poner en vigencia. No puede promulgar esa ley el Poder ejecutivo, porque lo que se le va á comunicar es una parte de una ley, en la que no constan todas las pensiones que se encontraban en la ley sancionada por la cámara. No será una ley, será una fracción de ley; y como esto es anormal, no sé cómo lo hará. Aunque lo autorizáramos, no puede promulgar las pensiones que están autorizadas en una ley que comprende á otras muchas.

Hago manifestación de estos hechos á la cámara, sin ánimo de obstruir la sanción favorable de estas pensiones para sucesores de guerreros de la Independencia, por más que creo, y me parece que me acompañan en esto muchos señores diputados, que la mayor parte de las pensiones votadas están justificadas por servicios, y que al fin y al cabo esta excepción hecha en favor de los sucesores de guerreros de la independencia es un poco arbitraria. Ha de haber muchos que, sin ser sucesores de aquellos guerreros merezcan tanto ó más la pensión que los que están en esas condiciones.

Sr. Crouzeilles — Pido la palabra. Mantengo en todo mi adhesión al despacho de la comisión de negocios constitucionales, lo que importa disentir fundamentalmente con las consideraciones de carácter constitucional aducidas por el distinguido señor diputado por la provincia de Buenos Aires.

Lo único que me queda por decir, para salvar el error en que el señor diputado ha incurrido, es que con el obje-

to de que esta resolución de la cámara tenga la forma que le corresponde, en el segundo artículo del despacho de la comisión se disponía que esta resolución se comunicase al honorable Senado, precisamente teniendo en cuenta que la cámara de diputados no sólo por su parte podía tomar esta resolución, sino que tomada la resolución, debía comunicarla al honorable senado, para que si éste la resolvía en igual sentido, tuviese el pedido del Poder ejecutivo el asentimiento de las dos cámaras para retirar su veto á las pensiones á los sucesores de guerreros de la independencia.

Sr. Olaechea y Alcorta—Pido la palabra.

Simplemente para contestar á las observaciones de los señores diputados por la capital y por Buenos Aires.

Las manifestaciones hechas por el señor diputado por Buenos Aires son de estricto derecho constitucional. Pero, señor presidente, yo creo, coincidiendo en esto con algunos señores diputados, que si el Poder ejecutivo, usando de un perfecto derecho, ha vetado un proyecto de ley, y ha creído después conveniente retirar su veto á una parte de esa ley sin que exista una prescripción expresa de la constitución que se lo prohiba, no es dable suponer que le esté prohibido, que le esté vedado el retirar el veto, que cree erróneo ó infundado.

Si el Poder ejecutivo, usando de sus atribuciones constitucionales, hace observaciones á una ley sancionada por el congreso, y después, dándose cuenta de su naturaleza y propósitos, reconoce que ha incurrido en error, no es dable negarle el derecho de corregir su error, retirando el veto.

El señor diputado por Buenos Aires decía que no hay disposición que autorice á proceder de semejante manera; pero lo que hubiera necesitado decir, es que hay disposiciones de carácter prohibitivo, porque es regla de buena interpretación que debe ampliarse lo favorable y restringirse lo desfavorable; de tal manera, que en este caso, tratándose de una ley del Congreso que el Poder ejecutivo ha vetado por un error de apreciación, la interpretación lójica nos conduce á admitir la rectificación del error en que había incurrido el Poder ejecutivo.

No me parece que, sin forzar la argumentación, pueda sostenerse que el Poder ejecutivo no pueda retirar su veto.

Observaba, también, el señor diputado por Buenos Aires, que aun aceptando que el Poder ejecutivo pueda retirar su veto, la cámara no ha podido producir el acto de devolver las leyes vetadas, porque, para ello, sería necesaria una resolución del Congreso, desde que es él quien ha dictado la ley.

Debo decir á este respecto, que en el seno de la comisión yo manifesté que sería, tal vez, conveniente que este despacho, una vez aprobado por la cámara, pasara al Senado; pero algunos señores diputados observaron que bastaba darle noticia de la resolución mandando devolver los proyectos vetados, porque tuvimos conocimiento de que el mensaje de veto había sido pasado, al mismo tiempo, á la cámara de diputados y al Senado.

Yo creo que no debemos colocarnos en el terreno del rigorismo constitucional, sino en el terreno de la equidad para resolver este asunto; y dentro de él, creo que el retiro del veto, está perfectamente encuadrado en las disposiciones de nuestra constitución.

Por estas consideraciones creo que la honorable cámara debe insistir en su resolución. Debo sólo agregar que no sostengo esta tesis como general, y la creo aplicable al caso presente, por no comprometer principio alguno fundamental.

En efecto, una vez retirado el veto de una ley, ¿sobre qué votará la cámara, desde que no existía ya observación á su proyecto?

No habría materia para pronunciarse desde que desaparece el veto del Poder ejecutivo á su sanción. Además, no pretendo sostener que el Poder ejecutivo pueda retirar sus observaciones sin limitación de tiempo, sino que debe hacerlo en seguida de fundado aquel.

A este respecto, presentaré á su tiempo un proyecto de ley á la consideración de la honorable cámara.

Por lo que respecta á lo que decía el señor diputado por la capital, sobre que el Poder ejecutivo puede vetar en todo ó en parte una ley, es verdad que así lo establece la constitución; pero no lo es menos, por esto, que respecto de leyes como la de presupuesto ú otras divisibles, puede hacerlo; pero no en las que están á la consideración de la cámara, en las que no es posible separar en diversas partes el cuerpo de la ley.

Nada más.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Termina el señor diputado que deja la palabra, aconsejando que nos coloquemos en el terreno de la equidad.

A la verdad, que no sé cómo armonizaríamos esa equidad con los términos tan precisos de la constitución.

No se trata de resolver la cuestión en equidad. Se trata de ejercitar facultades que existen ó no existen en la constitución.

El Poder ejecutivo tiene la facultad de promulgar ó de vetar las leyes, dentro del término de diez días, y si dentro de ese término, no ha hecho uso de ninguna de estas prerrogativas, la ley queda de hecho promulgada. Pero una vez ejercitada una de estas facultades, el Poder ejecutivo se desprende de la posibilidad de corregir los errores en que pudiera incurrir, del mismo modo que una cámara, que tiene el derecho de aprobar ó de rechazar un proyecto, si lo aprueba y lo pasa á la otra cámara en revisión, no tiene el derecho de hacerle saber que desiste de su sanción.

No lo puede hacer, del mismo modo que el congreso no puede hacerle saber al Poder ejecutivo que no insiste en su sanción anterior. Para ello, sería necesario una nueva ley derogatoria de la ley sancionada. Así también, el Poder ejecutivo, después de promulgada ó vetada una ley, no puede decir que se equivocó y que retira la promulgación ó el veto.

En todo esto, está perfectamente previsto cómo cada uno de los poderes colegisladores ejercita sus atribuciones dentro de los términos precisos que le están marcados, y cualquier desviación á título de equidad, de error ó de cualquiera otra circunstancia, es abiertamente inconstitucional.

Tengo esta convicción, señor presidente, que si por cualquier circunstancia, estas leyes, llamadas así, aunque para mí no lo son, como que resultarían de una devolución de proyectos observados y que por esa sola observación ya perdieron su carácter de leyes aprobadas, requiriendo una nueva sanción para ser leyes definitivas, si fueran llevadas ante los tribunales, cualquier tribunal de derecho declararía que no son leyes: que la observación del Poder ejecutivo, por error ó de cualquier manera que sea, pero hecho dentro del plazo que la constitución designa, quita á esa sanción el carácter de proyectos de ley aprobados por el congreso, y que la única manera de restablecer ese carácter es la que la misma constitución establece, es decir, una nueva discusión y votación de cada uno de los proyectos, en cada una de las cámaras.

Estas razones son, señor presidente, las que me han aconsejado proponer á la honorable cámara que la votación sea reconsiderada, y que vuelva el asunto á comisión, para que proceda de acuerdo con los términos precisos de la Constitución nacional.

He dicho.

Sr. Presidente—La presidencia entiende que por el reglamento no puede poner á votación la moción del señor diputado, porque siendo ésta una sesión distinta á la que se consideró el asunto, no cabe la moción de reconsideración. Lo único que puede votarse es la aclaración formulada por el señor diputado por la Capital.

Sr. Ortiz de Rozas — Perfectamente.

En tal caso lo que he expuesto queda consignado como expresión de mi voto, librándome de la responsabilidad en que creo que incurre cada diputado al dar una resolución de esta naturaleza.

Sr. Presidente—Quedará constancia en el «Diario de sesiones» de su deseo, señor diputado.

Se va á votar la moción aclaratoria del señor diputado por la capital, que consiste en autorizar la devolución al Poder ejecutivo de todas aquellas pensiones acordadas el año pasado á descendientes de guerreros de la independencia.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción formulada por el señor diputado Mitre, para que la cámara trate los asuntos pendientes de obras públicas en el orden de las preferencias.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Sr. Presidente—¿No permite que se vote.

Sr. Lacasa—Precisamente voy á ocuparme de esta moción.

Entre los asuntos despachados por la comisión de obras públicas hay algunos que me parece no deben ser incluídos en una moción general.

Estoy conforme con la moción del señor diputado, si se exceptúa de ella algún proyecto, como por ejemplo, el

relativo al ferrocarril subterráneo, este asunto importante para cuya discusión debiera señalarse una sesión especial.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

El asunto del subterráneo es uno de los que requieren la deliberación de esta cámara y la más amplia discusión. Está despachado desde hace varios meses, y tiene antecedentes perfectamente conocidos.

Tuvo origen en el Senado, vino á esta cámara y dió lugar á una larga discusión; fué votado en parte y luego vuelto á comisión. Después de dos años ésta lo ha despachado nuevamente.

Ha habido, por consiguiente, tiempo sobrado para que los señores diputados lo hayan estudiado en sus más mínimos detalles.

No creo que se deba hacer excepción respecto de él, porque no tiene tal importancia excepcional como se verá cuando sea discutido. Y en esta cámara los debates son tan amplios, que habrá lugar para analizarlo en sus menores detalles.

Así, pues, mantengo mi moción para que todos los asuntos pendientes de obras públicas sean tratados en el orden de su despacho, sin dar preferencia á ninguno.

Sr. Van Gelderen - ¿Me permite una aclaración?

¿Esa moción no alterará las ya sancionadas para las sesiones del viernes y del lunes?

Sr. Mitre—Salvando esas.

Sr. Lacasa—Lo que yo desearía es evitar que un asunto tan importante sea despachado en medio de este vértigo de sanciones que nos entra á última hora. Estamos sancionando una serie de asuntos de obras públicas con visible rapidez. Es cierto que se trata de concesiones más ó menos sencillas, pero puede suceder que á este asunto le llegue el turno cuando la sesión esté por terminar y su discusión se resienta por esa causa.

Precisamente, preocupado por la importancia del asunto y del proyecto del señor diputado Mitre, es que pedía que se designara para tratarlo una sesión especial, que puede ser la próxima ó la inmediata siguiente.

Sr. Mitre—Cuando llegue el asunto á la cámara, será el momento de proponerlo

Sr. Lacasa — Porque no se puede tratar á la disparada un asunto de tanta trascendencia.

Sr. Mitre—Cuando el asunto llegue á la cámara, ella resolverá lo que estime más conveniente.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción en los términos formulados; para tratar todos los asuntos de obras públicas.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Lacasa—Bien; yo hago indicación para que se señale desde ya el día que se va á destinar para tratar el asunto á que me refiero. De esa manera no se contrariará la resolución de la cámara.

Sr. Presidente—Hay ya varios días señalados.

Sr. Meyer Pellegrini—Hago moción para que se señale el día que le toque en turno. *(Risas).*

Sr. Presidente—La honorable cámara había resuelto destinar el día de hoy...

Sr. Lacasa—Hago moción para que se señale el miércoles próximo para tratar ese asunto.

Sr. Presidente—Deseo saber si está apoyada la moción para que el asunto que se refiere á los subterráneos sea tratado el miércoles próximo.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Olmedo—¿Y si le tocara hoy?

Sr. Presidente—Habria que hacer una nueva moción.

Se va á votar la moción en los términos en que ha sido formulada.

—Se vota y resulta negativa.

11

FERROCARRILES

CENTRAL ARGENTINO Y BUENOS AIRES Y ROSARIO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la parte que le ha sido sometida del convenio entre el Poder ejecutivo y los representantes de las empresas de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario fecha 11 de diciembre de 1907, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese autorización á la compañía del ferrocarril Central Argentino para construir, de acuerdo con la ley número 5315, las siguientes líneas y ramales:

a) Desde la estación Sastre hasta la de María Juana ó sus inmediaciones.
b) Desde las inmediaciones de la estación Las Rosas, en el ramal á Sastre, hasta la de Villa del Rosario.
c) De las inmediaciones de Cruz (Juarez Celmán), una línea que atraviese más ó menos por las estaciones La Laguna de la línea del ferrocarril de Villa María á Rufino, y Dalmacio Vélez, del ferrocarril nacional Andino, y pasando con rumbo al noroeste, por las inmediaciones del Salto, San Agustín, Molinos y San José, llegue á la ciudad de Córdoba de acuerdo con lo dispuesto en la ley número 4385.
d) Desde un punto que partiendo de la línea anterior en las inmediaciones del río Tercero, llegue á empalmar con el ferrocarril nacional Andino entre las estaciones Río Cuarto y Chucul.
e) Desde la estación Monteros hasta la de Hersilia ó sus inmediaciones.

Art. 2° La vía será de trocha angosta de 1 metro 676 milímetros.

Art. 3° Los planos de las líneas y ramales á que se refiere el artículo 1°, deberán presentarse á los seis meses de firmado el contrato. Las obras comenzarán dentro de los seis meses de aprobados los planos, debiendo quedar terminadas á los tres años de iniciadas.

La compañía incurrirá en una multa de pesos 40.000 si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4° El trazado de estas líneas deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 5.° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, la compañía depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4° de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos, por cada kilómetro de vía.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la orden del consejo nacional de educación.

Art. 6.° La compañía del ferrocarril Central Argentino levantará las vías que fueron del ferrocarril del Norte desde el origen de la rampa de acceso al viaducto, hasta la calle Callao, y las existentes en la faja de veintiun metros sesenta y cinco centímetros más ó menos de ancho formada desde la calle Callao hasta la terminación de la línea en la calle Maipú.

Art. 7° Volverán al dominio de la nación los terrenos ocupados por las vías á que se refiere el artículo anterior y los de las estaciones Recoleta y Palermo, como asímismo pasarán al dominio de la nación los que la empresa hubiera adquirido de particulares comprendidos en la zona indicada.

Art. 8.° La compañía del ferrocarril Central Argentino, quedará obligada:

a) Empalmará la doble vía que cruza el Parque 3 de Febrero con el viaducto del ferrocarril Buenos Aires y Rosario y construirá en forma de viaducto de mampostería el trecho de ese empalme comprendido entre el Arroyo Maldonado y el punto de empalme con el viaducto existente, pudiendo ensanchar todo el viaducto hasta darle capacidad para cuatro vías; todo de acuerdo con los planos que la compañía someterá á la aprobación del Poder ejecutivo dentro del término de seis meses de la promulgación de la presente ley, fijándose el plazo de dos años, contados desde la aprobación de los planos para la terminación de estas obras.
b) Establecerá cuatro vías desde la estación San Martín hasta el empalme á que se refiere el inciso anterior, y doble vía entre las estaciones Villa Ballester y Rosario, obras que deberán ser terminadas dentro del plazo de cinco años á contar desde la promulgación de esta ley.
c) Construirá en el sitio y con arreglo á los planos que dentro del término de seis meses deberá presentar á la aprobación del Poder ejecutivo, una estación terminal en Retiro para pasajeros. encomiendas, equipajes y carga con todas las comodidades necesaria, para el buen servicio de la red que explota, debiendo hacerse esta obra dentro del plazo de dos años, contados desde la aprobación de los planos.
d) Pondrá en comunicación, dentro del término y de acuerdo con el proyecto y planos que convengan con el Poder ejecutivo, la estación Retiro con Casa Amarilla, ó sus inmediaciones, por medio de vías á alto nivel, con paradas intermedias para pasajeros cerca de las calles Cangallo y Venezuela.

Esta línea se construirá por cuenta del gobierno, y su costo, incluso intereses de 4 por ciento anual será reembolsado á la empresa por el peaje que su explotación le produzca, de conformidad á los convenios de tránsito que se celebren de acuerdo con la ley general de ferrocarriles.

e) Construirá por su cuenta en terrenos fiscales, un desvío que pongo en comunicación la estación Retiro con el es-

relativo al ferrocarril subterráneo, este asunto importante para cuya discusión debiera señalarse una sesión especial.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

El asunto del subterráneo es uno de los que requieren la deliberación de esta cámara y la más amplia discusión. Está despachado desde hace varios meses, y tiene antecedentes perfectamente conocidos.

Tuvo origen en el Senado, vino á esta cámara y dió lugar á una larga discusión; fué votado en parte y luego vuelto á comisión. Después de dos años ésta lo ha despachado nuevamente.

Ha habido, por consiguiente, tiempo sobrado para que los señores diputados lo hayan estudiado en sus más mínimos detalles.

No creo que se deba hacer excepción respecto de él, porque no tiene tal importancia excepcional como se verá cuando sea discutido. Y en esta cámara los debates son tan amplios, que habrá lugar para analizarlo en sus menores detalles.

Así, pues, mantengo mi moción para que todos los asuntos pendientes de obras públicas sean tratados en el orden de su despacho, sin dar preferencia á ninguno.

Sr. Van Gelderen - ¿Me permite una aclaración?

¿Esa moción no alterará las ya sancionadas para las sesiones del viernes y del lunes?

Sr. Mitre—Salvando esas.

Sr. Lacasa—Lo que yo desearía es evitar que un asunto tan importante sea despachado en medio de este vértigo de sanciones que nos entra á última hora. Estamos sancionando una serie de asuntos de obras públicas con visible rapidez. Es cierto que se trata de concesiones más ó menos sencillas, pero puede suceder que á este asunto le llegue el turno cuando la sesión esté por terminar y su discusión se resienta por esa causa.

Precisamente, preocupado por la importancia del asunto y del proyecto del señor diputado Mitre, es que pedía que se designara para tratarlo una sesión especial, que puede ser la próxima ó la inmediata siguiente.

Sr. Mitre—Cuando llegue el asunto á la cámara, será el momento de proponerlo

Sr. Lacasa — Porque no se puede tratar á la disparada un asunto de tanta trascendencia.

Sr. Mitre—Cuando el asunto llegue á la cámara, ella resolverá lo que estime más conveniente.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción en los términos formulados; para tratar todos los asuntos de obras públicas.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Lacasa—Bien; yo hago indicación para que se señale desde ya el día que se va á destinar para tratar el asunto á que me refiero. De esa manera no se contrariará la resolución de la cámara.

Sr. Presidente—Hay ya varios días señalados.

Sr. Meyer Pellegrini—Hago moción para que se señale el día que le toque en turno. *(Risas).*

Sr. Presidente—La honorable cámara había resuelto destinar el día de hoy...

Sr. Lacasa—Hago moción para que se señale el miércoles próximo para tratar ese asunto.

Sr. Presidente—Deseo saber si está apoyada la moción para que el asunto que se refiere á los subterráneos sea tratado el miércoles próximo.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Olmedo—¿Y si le tocara hoy?

Sr. Presidente—Habria que hacer una nueva moción.

Se va á votar la moción en los términos en que ha sido formulada.

—Se vota y resulta negativa.

11

FERROCARRILES

CENTRAL ARGENTINO Y BUENOS AIRES Y ROSARIO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la parte que le ha sido sometida del convenio entre el Poder ejecutivo y los representantes de las empresas de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario fecha 11 de diciembre de 1907, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese autorización á la compañía del ferrocarril Central Argentino para construir, de acuerdo con la ley número 5315, las siguientes líneas y ramales:

a) Desde la estación Sastre hasta la de María Juana ó sus inmediaciones.
b) Desde las inmediaciones de la estación Las Rosas, en el ramal á Sastre, hasta la de Villa del Rosario.
c) De las inmediaciones de Cruz (Juarez Celmán), una línea que atraviese más ó menos por las estaciones La Laguna de la línea del ferrocarril de Villa María á Rufino, y Dalmacio Vélez, del ferrocarril nacional Andino, y pasando con rumbo al noroeste, por las inmediaciones del Salto, San Agustín, Molinos y San José, llegue á la ciudad de Córdoba de acuerdo con lo dispuesto en la ley número 4385.
d) Desde un punto que partiendo de la línea anterior en las inmediaciones del río Tercero, llegue á empalmar con el ferrocarril nacional Andino entre las estaciones Río Cuarto y Chucul.
e) Desde la estación Monteros hasta la de Hersilia ó sus inmediaciones.

Art. 2° La vía será de trocha angosta de 1 metro 676 milímetros.

Art. 3° Los planos de las líneas y ramales á que se refiere el artículo 1°, deberán presentarse á los seis meses de firmado el contrato. Las obras comenzarán dentro de los seis meses de aprobados los planos, debiendo quedar terminadas á los tres años de iniciadas.

La compañía incurrirá en una multa de pesos 40.000 si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4° El trazado de estas líneas deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 5.° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, la compañía depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4° de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos, por cada kilómetro de vía.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la orden del consejo nacional de educación.

Art. 6.° La compañía del ferrocarril Central Argentino levantará las vías que fueron del ferrocarril del Norte desde el origen de la rampa de acceso al viaducto, hasta la calle Callao, y las existentes en la faja de veintiun metros sesenta y cinco centímetros más ó menos de ancho formada desde la calle Callao hasta la terminación de la línea en la calle Maipú.

Art. 7° Volverán al dominio de la nación los terrenos ocupados por las vías á que se refiere el artículo anterior y los de las estaciones Recoleta y Palermo, como asimismo pasarán al dominio de la nación los que la empresa hubiera adquirido de particulares comprendidos en la zona indicada.

Art. 8.° La compañía del ferrocarril Central Argentino, quedará obligada:

a) Empalmará la doble vía que cruza el Parque 3 de Febrero con el viaducto del ferrocarril Buenos Aires y Rosario y construirá en forma de viaducto de mampostería el trecho de ese empalme comprendido entre el Arroyo Maldonado y el punto de empalme con el viaducto existente, pudiendo ensanchar todo el viaducto hasta darle capacidad para cuatro vías; todo de acuerdo con los planos que la compañía someterá á la aprobación del Poder ejecutivo dentro del término de seis meses de la promulgación de la presente ley, fijándose el plazo de dos años, contados desde la aprobación de los planos para la terminación de estas obras.
b) Establecerá cuatro vías desde la estación San Martín hasta el empalme á que se refiere el inciso anterior, y doble vía entre las estaciones Villa Ballester y Rosario, obras que deberán ser terminadas dentro del plazo de cinco años á contar desde la promulgación de esta ley.
c) Construirá en el sitio y con arreglo á los planos que dentro del término de seis meses deberá presentar á la aprobación del Poder ejecutivo, una estación terminal en Retiro para pasajeros, encomiendas, equipajes y carga con todas las comodidades necesaria, para el buen servicio de la red que explota, debiendo hacerse esta obra dentro del plazo de dos años, contados desde la aprobación de los planos.
d) Pondrá en comunicación, dentro del término y de acuerdo con el proyecto y planos que convengan con el Poder ejecutivo, la estación Retiro con Casa Amarilla, ó sus inmediaciones, por medio de vías á alto nivel, con paradas intermedias para pasajeros cerca de las calles Cangallo y Venezuela.

Esta línea se construirá por cuenta del gobierno, y su costo, incluso intereses de 4 por ciento anual será reembolsado á la empresa por el peaje que su explotación le produzca, de conformidad á los convenios de tránsito que se celebren de acuerdo con la ley general de ferrocarriles.
e) Construirá por su cuenta en terrenos fiscales, un desvío que pongo en comunicación la estación Retiro con el es-

tablecimiento de las obras de salubridad en Recoleta, de acuerdo con los planos que deberá someter á la aprobación del Poder ejecutivo. Esta obra deberá hacerse inmediatamente después de verificado el levantamiento de vías mencionado en el artículo 6.º.

Art. 9º En cambio de los terrenos indicados en el artículo 7.º, se concede á la compañía del ferrocarril Central Argentino el derecho de ocupar por todo el tiempo que dure el servicio á que se destinen los siguientes terrenos de propiedad fiscal:

a) Los situados entre la actual estación del ferrocarril Central Argentino, la provisoria del ferrocarril Buenos Aires y Rosario, la calle Maipú y la estación de cargas del ferrocarril Buenos Aires y Rosario.
b) Los terrenos necesarios para el empalme y ampliación del viaducto á alto nivel; y para ampliación y acomodo de las vías, podrá ocupar la zona de terreno situada en la cabecera norte (calle Callao) de la actual estación de cargas del ferrocarril Buenos Aires y Rosario y la calle Gallo, es decir, la faja situada en el establecimiento de las obras de salubridad y entre los terrenos municipales y los actuales terrenos del ferrocarril Buenos Aires y Rosario.
c) Los que á juicio del Poder ejecutivo fuesen necesarios para el establecimiento de las vías á alto nivel entre Retiro y Casa Amarilla, y los para el aumento de vías indicado en el artículo anterior.
d) Una extensión más ó menos equivalente á la faja que abandona desde la calle Callao hasta la de Maipú sobre terreno á ganarse al río, del modo, forma y oportunidad que se acuerde entre el Poder ejecutivo y la compañía.

Art. 10. La empresa podrá construir ramales no mayores de treinta kilómetros para ligar establecimientos industriales y rurales, previa aprobación de los planos por el Poder ejecutivo.

Art. 11. Declárase de utilidad pública la ocupación de los terrenos de propiedad particular necesarios para las obras y prolongaciones especificadas en el artículo 8º y para el ensanche de las vías, estaciones, talleres y empalmes comprendidos dentro de la zona expresada en los incisos *a*, *b* y *c* del mismo artículo 8º, debiendo la empresa gestionar su expropiación de conformidad con la ley de la materia y con arreglo á los planos que apruebe el Poder ejecutiuo.

Art. 12. El transporte de los materiales y artículos de propiedad de la nación destinados á la construcción de obras públicas nacionales y de obras públicas provinciales, autorizadas por leyes del Congreso, será aforado en un 50 por ciento de las tarifas ordinarias. En iguales condiciones serán aforados los transportes militares, artículos de guerra, empleados nacionales, oficiales y soldados, en comisión del gobierno, inmigrantes expedidos por la oficina central del ramo; igual franquicia gozarán los empleados provinciales de policía y los telegramas oficiales.

Art. 13. Las tarifas de la línea telegráfica para uso del público serán las mismas que las del telégrafo nacional. Los aparatos y materiales de la línea telegráfica deberán ser aprobados por el Poder ejecutivo.

Art. 14. La empresa estará obligada gratuitamente:

1º A transportar en departamentos especiales donde puedan clasificarse las cartas é impresos, las valijas de la correspondencia y los empleados que la conduzcan.
2º A permitir el empalme del telégrafo nacional con su línea.

Art. 15. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 13 de 1908.

M. Carlés.—M. Van Gelderen.—Emilio Mitre.—J. Barraquero.—Marcial R. Candioti.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

A la simple lectura del preámbulo con que la comisión de obras públicas ha creído conveniente preceder el despacho de este asunto, he tenido que hacerme desde luego la siguiente reflexión: si el origen ó principio de todas las leyes tiene que ser necesariamente la presentación de una solicitud ó de un proyecto ¿cuál ha sido la solicitud ó el proyecto que le ha servido de base á la comisión para expedirse en la forma que lo ha hecho? ¿Cuándo ha sido presentado á la honorable cámara ese proyecto y á qué comisión ha sido destinado por la presidencia de la misma?

Y he tenido que hacerme estas preguntas, porque de los considerandos del despacho no se deduce absolutamente nada que pueda poner en claro ninguno de estos tres puntos capitales de partida.

La comisión, haciendo una excepción á la práctica usual y constante de las comisiones de ambas cámaras en el despacho de los asuntos,—ha prescindido de la vieja fórmula consabida: «La comisión ha estudiado «tal solicitud» ó tal «proyecto»... y por las razones que dará

el miembro informante, os aconseja su sanción, su modificación ó su rechazo».

En el caso de que se trata no se cita solicitud ni se hace referencia á proyecto alguno; se contentan con decirnos que han estudiado «un convenio», y no todo el convenio, sino la parte del mismo que fué sometida á su consideración, agregando sólo que ese tal convenio fué celebrado el 11 de diciembre de 1907, un convenio curioso al que no se hace referencia alguna en ninguno de los artículos del proyecto despachado por la comisión.

Esto podría parecer un poco raro, pero por lo mismo que era raro, me decidió á hacer las investigaciones del caso á fin de poder formarme un criterio exacto del asunto, y darme cuenta de la regularidad del procedimiento, después de poner en claro los tres puntos preindicados:

1º Cuál es el proyecto que ha despachado la comisión.

2º Cuándo fué presentado á la cámara.

3º A qué comisión fué destinado.

La *enquête* verificada ha sido más laboriosa que feliz, pero á fin de cuentas he podido constatar siquiera lo siguiente:

Que el 11 de diciembre fué firmado un convenio entre el señor ministro de obras públicas y los señores H. H. Loveday, Samuel Hale Pearson y el doctor J. A. Frías, asesor letrado de las empresas, representadas por los dos primeros.

Dicho convenio fué ratificado por decreto del 12 de diciembre, derivándose del mismo el proyecto de ley que con el mensaje de práctica, fué elevado á esta cámara con fecha 13 de dicho mes y año.

Ese proyecto de ley, derivado—como digo—del convenio, tuvo entrada en esta cámara en la sesión del 16 de diciembre del año próximo pasado. Figura como el número 1 de los asuntos entrados (en el Diario de Sesiones de ese día), bajo este rubro, que no puede ser más explícito y definido: «Venta del ferrocarril Andino» ampliado en el detalle ó enumeración de los asuntos, con el agregado siguiente:

«Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley aprobatorio de un contrato celebrado por el Poder ejecutivo *ad referendum* para la venta del ferrocarril Andino».

De lo dicho se desprende desde luego que el objeto principal, y podríamos decir único del proyecto de ley que vino á esta cámara, fué la venta de un ferrocarril, lo que no corresponde,—á mi entender al menos—á la comisión de obras públicas.

El proyecto, según lo ha declarado el mismo señor miembro informante, consta de varios artículos, el primero de los cuales se refiere á la fusión de los ferrocarriles, y los otros,—como puede verificarlo la honorable cámara,—se refieren exclusivamente á la venta del Andino; venta que, según declaración expresa del señor ministro de obras públicas, no podía realizarse si no se arreglaba previamente el asunto de la fusión, como se hace constar en una memoria oficial, publicada por dicho ministerio, cuya página 8 contiene lo siguiente: «En el convenio (el convenio á que se refiere la comisión de obras públicas en el preámbulo del despacho), se ha incluido todo lo que se refiere al reconocimiento de la compañía del Central Argentino y á las obligaciones que contrae con el gobierno, porque ella (la empresa del Central Argentino) «no habría podido comprometerse en negociación alguna, sin arreglar al mismo tiempo su situación legal», ó lo que es lo mismo, la fusión.

Esto solo, señor presidente, bastaría para demostrar desde luego que el asunto de la fusión no es una cuestión de mero trámite ó que ha pasado de oportunidad como se ha dicho aquí y como lo hemos oído de labios del mismo señor ministro con la extrañeza consiguiente. Para que la venta del Andino fuese posible era indispensable la sanción prévia de la fusión. Pero de esto ya nos ocuparemos más adelante y á su tiempo.

Por lo pronto, queda demostrado que el primer artículo del proyecto presentado á la cámara se refiere á una cuestión que no es de la competencia de la comisión de obras públicas, refiriéndose los demás á la venta del Andino, que tampoco son de la competencia de dicha comisión.

Ya sabemos, pues, cuál es y cuándo ha sido presentado á esta cámara ese proyecto, que ha sido despachado en la forma en que lo ha hecho la comisión de obras públicas. Pero ¿á qué comisión fué destinado ese proyecto? Por una omisión que no se explica, en el «Diario de sesiones» no consta que el asunto haya sido destinado á ninguna comisión. El señor miembro informante nos ha dicho, de acuerdo con el preám-

bulo del despacho, que ellos han recibido una nota de la presidencia encargándoles el estudio de dicho proyecto en cuanto afectaba ó se refería á la construcción de nuevas líneas y obras públicas. He tratado de consultar la nota para poder verificar su alcance ó su propósito; pero desgraciadamente no he podido conseguir ni el original, porque no estaba en la carpeta de la comisión, ni la copia, porque todavía no había sido registrada en el libro copiador.

Pero después de las diligencias del caso y de muy buena fuente he podido verificar que ha ocurrido con esa nota lo único que debía suceder: que la presidencia, dándose cuenta exacta del mensaje y del proyecto relativo, encontró que el asunto era complejo y que su estudio requería la dedicación simultánea de varias comisiones á la vez, las que formando entre todas una comisión colectiva, debían expedirse simultánea y colectivamente sobre aquél.

En este concepto, se desglosó separadamente las diversas faces del proyecto, destinándose respectivamente: el estudio de la fusión á la comisión de legislación, donde he encontrado todos los antecedentes que me han servido para hacer estas mismas observaciones; á la comisión de hacienda, la venta del Andino; y á la comisión de obras publicas la parte menos importante del proyecto: las obras aludidas en una cláusula del artículo 1° de un convenio que está apenas insinuado en el artículo 1° del proyecto de ley del 13 de diciembre.

El señor miembro informante, dándose cuenta, desde luego, de la gravedad y la importancia de este detalle, nos ha dicho que ese artículo 1° del convenio ha sido substituído por el proyecto presentado por el Poder ejecutivo el 5 de junio del corriente año.

Tengo ese proyecto á la mano, y como es muy corto (no tiene más que dos artículos), voy á permitirme recordarlo á la honorable cámara.

Dice así: «Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo para vender al contado ó á plazos, directamente ó por licitación pública, el ferrocarril Andino, sobre la base de 27.380.000 pesos moneda nacional.

Art. 2°. El importe de esta venta se destinará á la cansolidación de las líneas existentes de propiedad nacional y al pago de obras hechas y á hacerse en los siguientes ferrocarriles».... y sigue la enumeración de los mismos.

Y yo, entonces, señor presidente, me pregunto: si, según el mismo señor miembro informante, el artículo 1° del convenio ha sido substituido por éste, declarando que en ese artículo 1° estaban incluidas las obras públicas á que se refiere el despacho de la comisión, ¿dónde se encuentran tales obras públicas?..

Sr. Candioti—Es un error.

Lo que yo dije es ésto: «El Poder ejecutivo, con fecha 5 de junio del corriente año, ha remitido al Congreso otro mensaje, por el cual se substituye el artículo 1° de aquel convenio, que se refiere á la fusión de los ferrocarriles, por otro artículo referente á la construcción de otras obras.»

Aquí ha habido un error. No he podido decir «de otras obras», por cuanto la simple lectura del proyecto del Poder ejecutivo que se acaba de leer está diciendo que se refiere á la terminación de varias líneas nacionales.

De manera que este es un error del Diario de sesiones.

Sr. Pera (C. L.)—Pero es que, aparte de ese error, yo me encuentro con lo siguiente: que este proyecto, con el que se substituye el artículo 1° del convenio, no se refiere á construcción alguna, sino á una venta y al destino que debe darse al importe de la venta.

Sr. Candioti—Y á la construcción de otras líneas. Dice: «Jujuy á la Quiaca»....

Sr. Pera (C. L.)—No voy á insistir en el argumento y quiero darme en esta parte por satisfecho con la explicación.

Pero lo que no me satisface es lo que yo encuentro en el fondo de todo esto que se relaciona con el proyecto en discusión y es el propósito perseguido (no por la comisión ciertamente, porque no trato de hacer cargos ni prejuicios personales contra nadie) sino por esta empresa, que, con la tenacidad característica de la raza sajona ha tratado en la gestión de su desideratum «la fusión» y desde hace años,—de hacer deslizar una cosa nueva y por sorpresa, bajo el nombre de una cosa vieja: la fusión, hoy disfrazada bajo el antifaz del nombre del antiguo ferrocarril Central argentino.

Esta es la tercera ó cuarta vez que dichas empresas vuelven á la carga, presentándose á la cámara con un proyecto tendiente á este propósito tenaz.

El primero, fué presentado en el año 1902, y por él solicitaban que se les

concediera la fusión bajo el nombre del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario. Así lo propusieron al gobierno; pero éste opuso algunos reparos y observaciones; entre éstas, la referente al cambio de nombre; no aceptó el de «Buenos Aires y Rosario» y en su lugar les propuso el que las empresas se constituyeran bajo el título de ferrocarril «Central». Ahora aparece este nuevo convenio, en el que se vuelve al nombre primitivo del ferrocarril Central Argentino, convenio hecho, como lo he dicho hace un momento, entre el señor ministro de obras públicas, por una parte, y por la otra, los señores H. C. Loveday, director gerente del ferrocarril Central Argentino, el señor Samuel H. Pearson, representante legal de la compañía Central Argentino y el doctor J. A. Frías, que es el asesor letrado, bien conocido por cierto, de la misma.

Es bien extraño y singular que ese gerente, ese representante y ese asesor letrado mencionados se hayan presentado invocando la representación de una empresa que para ellos ha perdido hasta su razón social, allá, en Londres, en virtud de una ley del parlamento inglés y, aquí mismo, en virtud de un contrato elevado á escritura pública y celebrado entre las dos empresas mencionadas. Y es más singular todavía que, habiendo desaparecido esa razón social, vengan sus ex representantes mismos á solicitar para el ferrocarril Central Argentino la construcción de nuevas obras y la concesión de nuevos privilegios en momentos en que, como es público y notorio, han desaparecido hasta los títulos del ferrocarril Central Argentino de las cotizaciones diarias en la pizarra de la *City*.

¿Qué objeto se han podido proponer con el empleo de este nombre sin cosa, ó *título colorado* «sinere»? Uno solo y es este: el de aceptar la ley si les conviene, ó el derecho de rechazarla *in totum*, si no les conviene alguna de sus cláusulas.

No sería la primera vez que tal cosa sucediera. Ya lo hicieron otra vez con motivo precisamente de la construcción de la estación terminal de los ferrocarriles, la que, según la ley del Congreso, ha debido ya estar levantada frente al palacio de gobierno, en el Paseo de Julio, y no allá en el ángulo de la ciudad donde se proponen ahora construirla los de la empresa del Central Argentino.

Porque conviene recordarlo: en aquella época ese mismo señor H. H. Loveday—que ya era gerente del ferrocarril Central Argentino—se presentó al gobierno solicitando la construcción y explotación de una estación Central, comprometiéndose á invertir—lo que no se hace ahora—un capital determinado y contrayendo varias obligaciones—lo que tampoco se hace ahora—por el uso del terreno necesario para la estación.

Y ese mismo señor H. H. Loveday, por el sólo hecho de que el gobierno le limitase la amplitud que exigía en el dominio de los terrenos que eran indispensables para esa estación y sus anexos, después de sancionada la ley y durante la presidencia de Uriburu, elevó al gobierno una nota rechazando la modificación introducida en el convenio promulgado y renunciando, por ende, á la construcción de la estación. ¿Es eso acaso lo que se pretende conseguir tambien ahora? ¿Es prudente exponernos al peligro de un nuevo desaire tan infundado é irrespetuoso como aquél? Por mi parte, me parece que una concesión á empresas que tienen tales antecedentes en su contra no puede ser viable ni aceptable.

Pero si todo lo que llevo dicho no fuera bastante, tengo todavía á la mano un argumento decisivo, ilevantable, concluyente, que hace imposible la sanción de este despacho en la forma que viene propuesto, y es el siguiente. El despacho está basado en un convenio, pero en un convenio que, según el mismo Poder ejecutivo,—tengo la prueba á la vista,—ha caducado. En efecto, en la página 17 de este documento oficial se lee lo que sigue: «Este convenio—(el convenio del 11 de diciembre) ha caducado en razón de que el ferrocarril adquirente—éste era el Ferrocarril Central Argentino—se ha comprometido á mantener su oferta de compra tan solo hasta la terminación de las sesiones del período; hoy habría necesidad de pedir autorización al Poder legislativo para hacer nuevamente esta operación con los ferrocarriles contratantes ú otros, bajo esas ó diferentes condiciones».

Y esta caducidad estaba convenida de antemano en el artículo 20 del contrato *ad referendum* que ha servido de base para el despacho de la comisión, artículo que dice textualmente así: «Este convenio quedará sin efecto si no fuera aprobado por el honorable Congreso en las actuales sesiones extraordinarias». Y la razón de esa caducidad la da el mis-

mo ministerio en el documento publicado con el propósito de analizar é interpretar la razón y el alcance de los diversos artículos del contrato.

Artículo 20. Comentario del señor ministro de obras públicas: «Se explica que las empresas no quieran dejar indefinidamente pendiente la realización de este convenio, pues tratándose de fuertes capitales á desembolsarse, no siempre pueden disponer de ellos y puede llegar el caso de que el mercado en Londres se haga tan difícil, que les sea costoso conseguir los fondos que ahora tenían asegurados.

«Además, quedando pendiente este convenio, por mucho tiempo como ha sucedido ya con su primer solicitud, podría modificarse la situación de los ferrocarriles por nuevas construcciones de otras empresas y no convenirles ya este arreglo».

Y, á renglón seguido, se agrega como un complemento oficioso lo siguiente: «A pesar de que las empresas de ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, acogiéndose á la ley 5315 ya han conseguido todas las franquicias que el gobierno puede acordar á los ferrocarriles para poder simplificar la administración de sus líneas, incorporando el sistema del ferrocarril Buenos Aires y Rosario al del Central Argentino y unificar las tarifas y clasificadores que ambos ofrecen, como se ve, ejecutar obras de importancia, ensanchando sus redes más ó menos 840 kilómetros», etc.

La primera parte, esto es, la declaración de caducidad no puede ser más clara, precisa y concluyente. En cuanto á la segunda parte, á la interpretación que se da á la ley 5315, voy á recordar que, mientras el señor presidente de la comisión de obras públicas, en la sesión del miércoles próximo pasado, nos aconsejaba que debíamos aprobar el despacho porque á su juicio no tenía ninguna clase de relación con la fusión, puesto que «si la hubiera tenido lo habría consignado el proyecto», el señor ministro de obras públicas no participaba de la misma opinión, y pensaba precisamente todo lo contrario. La mejor prueba de ello es que entonces el señor ministro nos decía: «La cuestión de la fusión está á estudio de la comisión de legislación de la honorable cámara; es esa una cuestión que ha pasado completamente de oportunidad, después de la vigencia de la ley 5315, que ha resuelto los puntos fundamentales que impedían su sanción», etc., etc.

Salvo mejor parecer y sin prejuzgar sobre el voto de la honorable cámara, con los respetos debidos al ciudadano distinguido que desempeña la cartera de obras públicas, yo creo que el señor ministro nunca ha expresado mejor su pensamiento como hombre de estado en esta materia y acerca de este asunto, que cuando decía y publicaba bajo su firma, en el documento oficial á que me he venido refiriendo, lo siguiente: «Con este artículo (el 2° del convenio) se ha tratado de hacer un contrato tan sucinto como fuera posible, con el objeto de simplificar las relaciones de derecho que existen entre el gobierno y la nueva compañía, así como para precisar en forma clara y terminante las relaciones de comercio que vinculan al público con el ferrocarril. Con este propósito quedó resumido lo principal con las 25 leyes referentes á ferrocarriles etc., etc. Las leyes que se trata de derogar, buscando la unidad de legislación, son diferentes unas de otras y no es extraño encontrar que unas acuerdan facultades que otras niegan, que en unas se repiten determinadas intervenciones en las tarifas y en otras se establezcan en una forma distinta y hasta opuesta».

Esto significa que el señor ministro es el primero en reconocer que para poder conceder la fusión, se necesita la *derogación de todas las leyes anteriores* (las 25 que rigen los sistemas del ferrocarril Central Argentino y Buenos y Rosario) lo que desde luego importa declarar que, en el concepto del mismo señor ministro, no bastaba la sanción de la ley 5315 para que esa sanción por sí sóla comportara virtualmente la fusión.

Precisamente la ley 5315 contiene al respecto un artículo terminante y clarísimo como que fué el que me decidió á ceder en la resistencia—que bien lo sabe la honorable cámara—opuse en la discusión de aquella ley: la voté porque entendí que con ese sólo artículo se evitaba ante todo y para siempre el peligro de caer en el mal de la fusión.

Ese artículo es el 17 que dice:

«Las concesiones de ferrocarriles podrán ser transferidas á tercero con autorización del Poder ejecutivo; pero la transferencia de la concesión ó del ferrocarril ó el arrendamiento de éste no podrá hacerse á otra empresa ferroviaria existente en el país, ni efectuarse la refundición de su administración con

la de los ferrocarriles de otra empresa, sin autorización del Congreso.»

¿Cómo puede decirse, entonces, que basta la ley 5315 para poder aceptar ó dar como un hecho la fusión, sin la autorización previa y expresa del Congreso?

El señor miembro informante nos decía que el proyecto de ley presentado el 5 de junio y con el cual—segun el mismo—se substituía el artículo 1.º del convenio del 11 de diciembre, había sido despachado en la inteligencia de que todas las demás cláusulas de dicho convenio permanecerían vigentes en todas sus partes. Pero entonces, yo tengo que decirme, señor presidente: ¿cómo pueden ser consideradas como vigentes, las cláusulas de un contrato que, por convenio de las partes, ya han caducado? Y si no hubiesen caducado las cláusulas todas de ese convenio ¿cómo es que se prescinde de la mayor parte de todas ellas suprimiéndolas en el despacho de la comisión?

Así, por ejemplo, en el convenio (que estaba involucrado en el artículo 1º del proyecto del 11 de diciembre) se ha suprimido el artículo 2º, que especifica cuales son los bienes que «constituirán» (tiempo futuro) los bienes del ferrocarril Central argentino, lo que prueba por sí solo que en ese convenio no se trata del antiguo ferrocarril Central argentino sino del nuevo, del que debe constituir la nueva y única empresa en virtud de la fusión.

Así se ha suprimido también, entre las cláusulas del convenio, la comprendida en el inciso *d* del artículo 6º, por la cual se había convenido (cláusula que yo no quiero calificar ante la cámara) que el gobierno se obligaría á proporcionar á la empresa del ferrocarril Central argentino todos los terrenos que necesitase para la construcción de los 800 kilómetros de líneas y ramales nuevos detallados en el artículo 5º del convenio.

Así se ha suprimido la cláusula 14, que se refiere al domicilio, como si ya no estuviera reglamentada por la ley 5315. Y de paso, haré notar que hay sus fundamentos para pedir y gestionar un cambio sobre la cuestión del domicilio. Por decreto del Poder ejecutivo,—no de ahora, sino de muchos años atrás,—se ha decretado que el domicilio de la empresa del ferrocarril Buenos Aires y Rosario no está en la República Argentina, sino en Inglaterra, contra el texto expreso de la ley y contra la letra y el espíritu de un decreto tambien expreso que lleva la firma de Sarmiento.

Así se han suprimido las cláusulas 15 y 16, que se refieren á la venta del ferrocarril Andino. La cláusula 17 que contiene un proyecto de fusión dentro de otro proyecto de fusión, esto es, el derecho exigido por la empresa del ferrocarril Central argentino, de poder vender ó transferir, una vez comprado, el ferrocarril Andino á la empresa del Buenos Aires al Pacífico.

Así se suprime la cláusula 19, en la cual se establecen condiciones y tarifas que están fuera de las estipuladas por la ley 5315, como que según ellas se establece qne la empresa compradora dentro de la línea del ferrocarril Andino no podrá imponer jamás tarifas más altas que las actuales (del Andino) en vigencia.

Finalmente, se ha suprimido en ese despacho, basado en el convenio de diciembre, la cláusula mortal, la cláusula 20 que ya conocen los señores diputados, y, en virtud de la cual se estatuye que, si este convenio que ha servido de base á la comisión de obras públicas no hubiera sido aprobado por el Congreso en las sesiones extraordinarias del año próximo pasado, quedaría caduca de hecho y de derecho, y sin efecto alguno, no pudiendo servir de base, por consiguiente, para el despacho de ningún proyecto sometido al estudio de dicha comisión.

Quiero y debo insistir sobre otro punto.

En el proyecto presentado por la comisión de obras públicas se hace siempre referencia á una sola compañía, á la compañía del ferrocarril Central Argentino, como si ya se hubiera sancionado la fusión de hecho, ó como si la empresa del ferrocarril de Buenos Aires y Rosario hubiera desaparecido refundiéndose en la otra. Así, por ejemplo, tenemos que por el artículo 1º, se concede al ferrocarril Central Argentino el derecho de construir un ramal desde la estación Sastre—que está en su línea del ferrocarril Central Argentino—hasta la estación María Juana (que está en la línea del ferrocarril Buenos Aires y Rosario) y otro entre dos estaciones que pertenecen en absoluto á la línea de esta última empresa: me refiero al ramal proyectado desde Morteros hasta la estación Hersilia; y luego, como si todo esto no fuera bastante todavía, se le

acuerda al ferrocarril Central Argentino el derecho de construir una cuádruple vía, desde el Retiro hasta Villa Ballester, sobre la línea del Buenos Aires y Rosario, y una doble vía desde Villa Ballester hasta el Rosario, también sobre la línea del ferrocarril Buenos Aires y Rosario. Pero, señor presidente, esto no ha podido decirse, esto no ha podido hacerse, esto no ha podido, ni siquiera, suponerse. ¿Por qué? Porque aparte de otras consideraciones, lo prohiben terminantemente todas las leyes y contratos preexistentes. Esos contratos y esas leyes son los que los han obligado á tratar de buscar la fusión incorporando el ferrocarril Central Argentino al Buenos Aires y Rosario, y no vice-versa. La fusión se buscaba en esta forma, no sólo por la razón de que concluían los privilegios aduaneros para la empresa del Central Argentino, sino también porque se oponían á la fusión del Buenos Aires y Rosario las leyes terminantes á que aludo. En la concesión del ferrocarril de Buenos Aires hasta el Tigre (hoy ferroferrocarril Buenos Aires y Rosario), hay un artículo, el 17, que prohibe toda transferencia del mismo á otra empresa sin autorización expresa del gobierno, y yo por la palabra gobierno entiendo ante todo el del Congreso.

Se encuentra también la misma cláusula, literalmente transcripta en la ley número 1815, promulgada el 2 de octubre de 1886, referente á la concesión del Gran Sud de Santa Fe y Córdoba, perteneciente hoy al ferrocarril del Rosario. Esa línea del Gran Sud no puede tampoco ser transferida sin permiso del gobierno, y por ende, del Congreso.

Esta es la razón y el porqué se ha tratado de incorporar el Central Argentino al Buenos Aires y Rosario y no vice versa.

Pero si no hubiese leyes expresas que mandan que dichas empresas se constituyan como sociedades anónimas independientes; si no tuviésemos el parecer de los asesores letrados del gobierno en este mismo sentido; si no hubiese cláusulas terminantes al respecto, se opondrían á la aceptación de la fusión hasta los mismos derechos de terceros, sobre los cuales no podemos legislar.

Es lo que pasa, por ejemplo, con el Oeste Santafecino, que hoy está incorporado al Central Argentino. Tiene en una de las cláusulas del contrato originario expresamente consignado este derecho privativo del gobierno de la provincia que me ha enviado hasta el Congreso: el derecho de que el gobierno de la misma, en cualquier tiempo, podrá expropiar la línea pagándola á razón de diez mil pesos por kilómetro, más una bonificación de un veinte por ciento. Si se llevase á efecto la fusión, no se podría jamás hacer efectivo ese derecho, puesto que, de acuerdo con la ley 5315, no se limitaría la expropiación á pagar la suma convenida por kilómetro, sino que se la obligaría á aceptar el precio reconocido por el Poder ejecutivo, que como todos sabemos, es precisamente ocho veces mayor, ó sea el de cuarenta y tantos mil pesos oro por kilómetro. Y en el mismo caso se encuentra el ferrocarril del oeste, en la parte del mismo incorporado también al ferrocarril Central Argentino. Forman parte de esta cámara algunos miembros del gobierno que autorizó la transferencia de los ramales de esa línea, tendidos desde Luján á Pergamino y desde Junín á San Nicolás.

Es sabido de todos que en la transferencia se ha impuesto la obligación de que la empresa compradora (F. C. C. A.) respetaría todas las obligaciones estipuladas en el contrato primitivo, siendo de notar que en dicho contrato hay cláusulas que se refieren á la expropiación de la línea, por el gobierno de la provincia el que podrá expropiar el ferrocarril á los cuarenta años de la fecha de la venta y por el mismo precio convenido de antemano en el contrato. De esos cuarenta años, han pasado ya casi la mitad. Además, en ese contrato hay cláusulas que se refieren á las tarifas, en virtud de ellas la empresa se obliga á fijar tarifas determinadas para cereales, á aceptar la unificación de todas las tarifas cuando el gobierno de la provincia de Buenos Aires quiera hacerlo y á no imponer jamás tarifas más altas que las de los demás ferrocarriles de la provincia dentro de la misma. Con estos antecedentes, á la vista, yo pregunto: ¿podríamos nosotros en ningún caso desconocer á la provincia de Santa Fe ó á la de Buenos Aires esos derechos preestablecidos en las relaciones de hecho y de derecho convenidos entre el comprador y el vendedor? ¿Podríamos derogarlas ó anularlas en virtud de una ley? ¿Podríamos resolver las cuestiones de hecho y de derecho con sanciones «á posteriori» que serían desconocidas por inconstitucionales por los tribunales encargados

de definirlas con arreglo á las leyes y contratos preexistentes?

Hago estas observaciones porque deseo demostrar con toda claridad que el convenio se refiere á la fusión como que el proyecto le supone indispensable para la venta del Andino y que por consiguiente ni la una ni la otra han podido ser resueltas exclusivamente por la comisión de obras públicas.

No he de terminar sin levantar un cargo que desde las columnas de cierta prensa se ha lanzado contra todos los que nos oponemos á la fusión: cargo tan grave como injusto que nos ha sido lanzado por los partidarios tan entusiastas y sobre todo tan interesados, de eso...que se llama la fusión.

Se ha dicho que los que se oponen á la fusión tienen la culpa de que no se hayan construido ya los 800 kilómetros de ramales que se dicen solicitados; y que, por consiguiente los que la resisten están retardando el progreso del país.

Lo repito; es un cargo tan grave como injusto. Porque en el Congreso no hay nadie que se oponga á la construcción de nuevas líneas ó ramales; lo que se resiste y se resistirá es lo que tengo dicho: la fusión. ¿Por qué? Porque la fusión significa la bomba aspirante, el *refouleur* aplicado en sus mismas fuentes á toda la savia y á toda la sangre del país. Nos oponemos, no á que se hagan nuevas líneas y ramales, sino á que se conviertan los rieles en los barrotes del monopolio con que se trata de explotar y de esquilmar la producción, la riqueza y el trabajo nacional. Hemos resistido la fusión, como la ha resistido y la resisten la Bolsa de esta City, la cámara de cereales del Once, la Bolsa de comercio del Rosario, los centros de producción y, en general, todos los gremios industriales y fabriles, que se ven arruinados por las tarifas de esas empresas que todavía algunos llaman «beneméritas».

No hay en el Congreso ningún representante que merezca ser calificado de enemigo de los ferrocarriles y con ellos del progreso del país; no puede haberlo entre los miembros de un congreso que tiene el antecedente de las 168 leguas regaladas á uno y otro lado de la vía del ferrocarril Central Argentino por el gobierno nacional, dice la ley; pero en el hecho, por dos provincias, la de Santa Fe y la de Córdoba, cuyos terrenos ahora mismo están vendiéndose todavía en lotes y á razón de dos, tres y hasta de cinco mil pesos oro la cuadra.

Otros pueden haber cambiado sus ideas acerca de la fusión; pero yo comparto siempre la opinión brillantísimamente expuesta en aquellos mismos días en que se discutía la ley 5315 por el diario *La Nación*, que clasificaba la fusión con este rótulo de fuego: *Negocio leonino.*

Yo no puedo estar conforme con la fusión propuesta por una empresa, que, como es público y notorio, ha tratado de sorprender la buena fe de todos los centros y regiones de la repúbliea servidos por sus líneas; por una empresa que en diciembre del año próximo pasado, hacía circular notas en las cuales se pedía la aceptación de la fusión, comprometiéndose á rebajar sus tarifas en un 30 ó 40 por ciento, engañando á todo el mundo en la forma más sangrienta, como en su hora lo denunciara la primera institución sorprendida, la Bolsa del Rosario.

La prueba de lo que afirmo existe en la misma cartera de una de las comisiones encargadas del estudio de este asunto.

Finalmente, yo no puedo estar conforme con la fusión de una empresa que ha llevado su audacia hasta el extremo—que ya he comentado desde las columnas de la prensa—y con motivo de un hecho que prometí, llegado el caso, hacer conocer de esta honorable cámara. Cuando ocurrió, yo no era todavía diputado nacional; lo era de mi provincia y, como tal, tuve ocasión de venir á entablar un reclamo justísimo, contra dicha empresa en nombre de los pobladores de una de las colonias más importantes de Santa Fe Han sido testigos de lo que voy á decir, el dueño de la colonia y varios comerciantes. Interpuesto el reclamo, fué rechazado de plano, por el representante ó encargado de la empresa. Lo amenacé entonces con presentarme en queja á la dirección de vías y comunicaciones; el representante de la compañía se sonrió. Entonces le dije que apelaría hasta el Congreso y la respuesta recibida da la idea justa y acabada del concepto que le merece este Congreso, ó que por lo menos le merecía, entonces, á esa misma empresa que pretende la fusión.

—El Congreso duerme, me dijo.

—Pero despertará, le repliqué, cuando salga del receso.

—Tiempo perdido.

El Congreso es un nido de pájaros cantores, que mientras comen no cantan.. ...

—He de hacer conocer tamaño insulto ante el Congreso, si algún día tengo el honor de ocupar una de sus bancas.

He llegado al Congreso y ahora cumplo mi promesa. No soy enemigo de la venta del Andino, pero sí lo soy y lo he de ser de la fusión. La fusión es la supresión de la competencia y eso constituye por sí mismo, un monopolio. No es posible pues, que á una empresa como la del ferrocarril Central Argentino se le acuerde lo que ni siquiera ha pedido, puesto que no tenemos ninguna manifestación de su voluntad respecto del convenio caducado; no es posible que con las autorizaciones contenidas en el despacho le brindemos y sirvamos en bandeja de oro, y cubierto con las flores de la más expresiva gratitud, eso que se llama la fusión.

He dicho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Candioti—Pido la palabra.

No me sería posible seguir en todos sus detalles la minuciosa y erudita exposición del señor diputado por Santa Fe, con respecto á este asunto, al que yo, como él y como todos, damos la importancia que merece.

Tenía razón el señor diputado por Santa Fe, como la tenía el señor diputado por Córdoba, cuando, en una sesión anterior, pedía que se postergara la consideración de este asunto, no solamente porque, como él decía, no tenía los antecedentes necesarios para entrar en el debate, sino, también, porque, como pude advertirlo en seguida, los señores diputados no estaban preparados para tratar el asunto.

Por esa razon, por esa sola razón, yo accedí, con el mayor gusto, á la indicación de que se postergara su consideración y se señalara un día especial para tratarlo.

De ese modo, todos los señores diputados, tendrían el tiempo necesario para prepararse para el debate.

Pero á este respecto quedé completamente de acuerdo con la manifestación del señor diputado por la Capital, ingeniero Mitre, de que la postergación no obedecía á que el asunto despachado por la comisión tuviera ninguna relación, ó relación íntima, al menos, con lo que se llama fusión y venta del ferrocarril Andino.

Por otra parte, el despacho de la comisión no podía, ni remotamente, tratarse por sorpresa en la cámara, puesto que el despacho es del 13 de julio, fué publicado al día siguiente y ha venido á ser considerado, por primera vez, en septiembre 2, es decir, después de un mes y medio, con la circunstancia de que había una resolución de la cámara para ocuparse de los asuntos de obras públicas, en el orden en que habían sido despachados.

Bien, pues; el señor diputado por Santa Fe, que, indudablemente, no estaba preparado al hacer su exposición de la sesión anterior, ha hecho ciertas afirmaciones que la comisión se ve en el caso de contestar, porque no puede sancionarlas con su silencio.

Al informar en general el despacho, y deliberadamente por no ser fatigoso á la honorable cámara, traté de ser lo más breve posible, omitiendo detalles que vendrían en la discusión en particular.

Se me ha de permitir entonces, referirme, primero, á las afirmaciones del señor diputado.

El nos decía, que «se concede á la empresa del ferrocarril Central Argentino el permiso de hacer varios ramales que no ha solicitado».

Pero, señor presidente, yo tampoco he leído la solicitud del ferrocarril Central Argentino, porque no es una solicitud, sino un compromiso de hacer estas líneas.

De manera que me parece que no hay necesidad de traer un documento que yo mismo no he buscado, porque por comunicación oficial del Poder ejecutivo se sabe que tenía el compromiso de hacer estos ramales.

Sr. Pera (C. L.)—¿Si me permite el señor miembro informante?

Yo desearía que me dijera si ese convenio ha sido incorporado al Diario de Sesiones ó si figura en la orden del día.

Sr. Candioti—No; ese convenio lo he recibido en forma oficial de la secretaría de la cámara, y es éste *(muestra un folleto)*. Me parece que el señor secretario lo habrá repartido á todos los señores diputados.

Sr. Pera (C. L.)—¿Qué encabezamiento tiene ese folleto?

Sr. Candioti—Fusión de los ferrocarriles.

Sr. Pera (C. L.)—No está dirigido á nadie.

Sr. Candioti—Yo lo he recibido de la secretaría de la cámara; no lo he encontrado en la calle.

Sr. Pera (C. L.)—Yo lo he recibido el día que hice la moción, es decir, porque lo he buscado.

Sr. Candioti—Muy bien.

Entonces, leo en ese folleto, en la página 3, inciso f y siguientes del artículo 5º, no una solicitud, sino un compromiso para construir estos ramales, que figuran en una forma explícita en el despacho de la comisión.

Nos decía el señor diputado á continuación: «Lo anticipo, desde luego, un verdadero monopolio para mi provincia y la de Córdoba».

Señor presidente: la comisión no ha despachado tal monopolio para nadie, ni para la empresa del ferrocarril Central Argentino, ni para ningún particular. Y esto es fácil alcanzarlo, con tener en cuenta que entre los ferrocarriles que están en explotación, entre las concesiones sancionadas hasta hoy y las que están despachadas por la comisión, é impresas en la orden del día, tenemos: primero, vía del ferrocarril Francés, de Villa del Rosario á San Francisco, en esa zona; segundo, vía de Villa María á Rufino, en explotación; tercero, en construcción, vía del ferrocarril Francés de Pozo del Molle á Córdoba, sancionado por esta cámara; cuarto, concesión á Larrazábal y compañía, que cruza por el centro la zona á que se hace referencia: quinto, despachado por la comisión é impreso en la orden del día, ferrocarril del Rosario á Achiras, en Córdoba, pasando por Villa Casilda, concesión de Villamayor: sexto, despachado por la comisión é impreso en la orden del día, concesión Virgilio Vangioni, ferrocarril del Rosario á una estación de la línea del Pozo del Molle á San Francisco, que es Las Varas; séptimo, despachado por la comisión, ferrocarril Francés, línea de Pozo del Molle, á las inmediaciones de la estación Maciel, es decir, Rosario; octavo, concesión Llobet, y otros, del Rosario á Concepción del Tío, cruzando por el centro de la zona en cuestión.

Todos estos despachos los ha formulado la comisión casi conjuntamente con el despacho de los ramales del ferrocarril Central Argentino. Los unos no estorban á los otros, y los antecedentes que la comisión requirió de la dirección general de ferrocarriles, hacían comprender claramente que podían sancionarse todas estas concesiones, sin que ninguna de ellas viniera á perjudicar el trazado de las otras.

También nos decía el señor diputado por Santa Fe en la sesión anterior, que con este despacho de la comisión sobre construcción de ramales y estación terminal en el Retiro, se viene á imponer al gobierno nuevas gabelas que representarían, según su frase, sendos y sendos millones de pesos, por la cesión de los terrenos que debe ocupar el nuevo trazado.

Yo creo que establecí claramente que el ferrocarril Central Argentino está ocupando actualmente una superficie de 146.600 metros cuadrados, unos adquiridos en virtud del traspase del ferrocarril del norte, concesión originaria de la provincia de Buenos Aires, y que ocupa con el mismo título que los ocupaba aquél, puesto que la transferencia fué aprobada por el gobierno de la nación; y de otra no despreciable, de 25 449 metros cuadrados próximamente, que fué comprada por la empresa del ferrocarril á los particulares, y bien pagada. Toda esa superficie de terreno pasa al dominio de la nación, sea porque fué antes de propiedad del estado, ó porque haya sido adquirida por la empresa.

Naturalmente que la compensación de terrenos no puede hacerse con exactitud, pero lo que yo creo que es justo es que si un ferrocarril ó una obra cualquiera está ocupando terrenos fiscales en virtud de contratos preexistentes y en vigencia, y sí se conviene con dicho ferrocarril en efectuar una obra al lado, me parece la cosa más natural, al menos según mi criterio, que la compensación de terrenos venga y que el título de ocupación de los nuevos terrenos sea de un origen análogo al que tenía antes.

En este proyecto, dice el señor diputado por Santa Fe, no se propone la construcción de una línea.

Se obliga, digo yo en cambio, á construir muchas.

«Se proyecta, añadía el señor diputado, la construcción de un ramal bajo la condición de que se derogan numerosos artículos de la ley número 5315 y se les exime de la obligación impuesta á todos los demás, haciéndoles concesiones, algunas en mi opinión que no se justifican con la simple exposición que acabamos de escuchar».

El despacho de la comisión, en sus artículos 10, 11, 12, 13, 14 no exime al ferrocarril Central Argentino de los deberes que debía cumplir como á cualquier otra empresa que se acoja á esta

ley. Le impone precisamente las obligaciones y le acuerda los derechos que la ley reglamentaria 5315 impone á todos los ferrocarriles, y que el Central Argentino para muchas de sus líneas no tiene, como en la discusión en particular podrá verse, para no citar tantos números y antecedentes en este momento.

El señor diputado nos ha hecho una exposición bastante detallada á propósito del asunto de la fusión.

Yo no he venido á informar á la honorable cámara, á nombre de la comisión de obras públicas en nada que se refiera á la fusión, sino simplemente á la conveniencia, á la utilidad ó á la necesidad de las obras que se detallan en el despacho de la comisión. La parte del convenio celebrado entre el Poder ejecutivo y la empresa, yo sostengo, contrariamente á lo que piensa mi distinguido colega por Santa Fe, que está perfectamente en vigencia, porque si bien es cierto que hay una cláusula del artículo 20 que establece la caducidad para una época dada, en cambio el mensaje del Poder ejecutivo de 5 de junio, dice terminantemente en la página 19: «Como elemento de juicio para la mejor solución de dicho contrato ad referendum, que el Poder ejecutivo mantiene en todas sus partes con excepción del referido artículo, (se refiere al artículo 1°) remite á vuestra honorabilidad, etc.»

Lo que que quiere decir entonces que mientras la comisión estudiaba este convenio y este mensaje, y hasta este momento en que no nos ha venido del Poder ejecutivo una palabra que modifique este convenio, la comisión entien de que, en la parte relativa á la construccion de ramales y á la construcción de una estación terminal, dicho convenio está en vigencia. Esto es lo que se desprende de la lectura del mensaje.

Concretándome por consiguiente al asunto en la faz que le ha sido encomendada á la comisión de obras públicas, y á este respecto debo decir que siento mucho que el señor diputado por Santa Fe no haya podido obtener esa comunicación á que yo hacía referencia al principio de mi exposición en la sesión anterior; siento mucho, porque en estos días yo no he estado en esta capital; de lo contrario, y si hubiera sabido que deseaba tener este documento se lo habría facilitado, porque lo tenía en el bolsillo...

Sr. Lacasa — Podría darse lectura de ese documento.

Sr. Candioti — Con mucho gusto. Y ruego al señor secretario que tenga la bondad de leerlo.

—El señor secretario lee:

Buenos Aires, junio 13 de 1908.

Señor diputado:

Por encargo del señor presidente de la honorable cámara me es grato incluirle los proyectos y mensajes del Poder ejecutivo, que hacen referencia á la fusión de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, impresos en la forma del adjunto, á fin de facilitarle su estudio como miembro de la comisión de obras públicas.

Con el nuevo proyecto relativo á la venta del ferrocarril Andino, remitido por el Poder ejecutivo en su mensaje fecha 5 del corriente (contenido, también, en la página quince del mismo impreso) que ha sido sometido al estudio de la comisión de hacienda, quedan sin efecto los artículos 15 y correlativos del contrato de diciembre 11 de 1907.

El señor ministro del ramo ha manifestado que la limitación del plazo fijado en el artículo 20, se refiere únicamente á la obligación que contraía la empresa de comprar el ferrocarril Andino, quedando subsistentes las otras cláusulas del contrato mencionado.

En consecuencia, el señor presidente espera que la comisión de obras públicas se sirva estudiar el proyecto de fusión bajo la faz á que lo reduce el nuevo proyecto, y teniendo en cuenta que la comisión de legislación tiene encargo de estudiar la parte legal del mismo contrato en sólo sus dos primeros artículos.

Dejando así cumplido lo dispuesto por el señor presidente, saludo al señor diputado con la mayor consideración.

Juan Ocando.

Sr. Candioti — Bien, señor presidente: creo que la comisión de obras públicas ha llenado su misión, estudiando esta parte bajo la faz de la construcción de obras públicas, sin tener absolutamente que pronunciarse sobre los demás tópicos que abarca este asunto.

Sr. Pera (C. L.)—Pero si la fusión es el principal, señor diputado!

Sr. Candioti — La comisión de obras públicas tenía por única misión estudiar la construcción de ramales y otras obras.

Sr. Pera (C. L.)—A que se refiere la nota, que es la mejor prueba de lo que sostenía: que se trata esencialmente de la fusión, como base para la venta del Andino.

Sr. Candioti—La comisión no va á dar mayores explicaciones, porque no debe darlas.

Sr. Pera (C. L.)—Quiere decir que corresponde el estudio á tres comisiones á la vez; la de obras públicas, la de legislación y la de hacienda. Se ha expedido la de obras públicas, pero faltan las otras dos.

Sr. Candioti—En resumen, señor presidente, para no tomar mayor tiempo á la cámara, porque quizá otros diputados quieran tomar parte en la discusión: la comisión aconseja sencillamente la construcción de ramales y de obras muy necesarias, de líneas férreas en una buena parte de las provincias de Santa Fe y de Córdoba, sin monopolios para esa empresa ni para nadie, repartiendo prudencial y juiciosamente los beneficios que acarrea la explotación de estas obras públicas entre todos los que se han presentado solicitando líneas en esa región, y atrayendo de esa manera nuevos capitales que vendrán á concurrir á la prosperidad y al engrandecimiento de las provincias de Córdoba y de Santa Fe, y por consiguiente á concurrir también á la prosperidad y al engrandecimiento de la República Argentina.

Aconseja también la construcción de una estación terminal en el Retiro, resolviendo un problema que está pendiente hace veinte años para llegar á tener allí una obra que sea digna de ese nombre, en substitución de eso que irrisoriamente se llama estación y que no es sino una serie de tristes galpones, y para que nos llegue la época de la celebración del centenario de nuestra emancipación con una obra que haga juego con las demás obras grandiosas de Buenos Aires y que dé una idea del progreso y del adelanto á que hemos alcanzado.

No tengo más que decir. (*¡Muy bien!*)

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

De la exposición que ha hecho el señor diputado Pera y de las explicaciones dadas por el señor miembro informante de la comisión, se desprende, como consecuencia natural de los mismos, la imperiosa necesidad de presentar la oportunidad de que se vote una moción de orden, con el propósito de regularizar la tramitación de este asunto, á fin de que él reciba en toda su complegidad la opinión y la sanción de la cámara.

Como se ha recordado, señor presidente, el despacho que tiene actualmente á su consideración la cámara es un fragmento de un todo que tuvo su origen en un convenio *ad referendum* celebrado por el Poder ejecutivo con las empresas Central Argentino y Buenos Aires y Rosario. Ese contrato *ad referendum* comprendía tres capítulos, diré así: el primero relativo á su faz jurídica, ó sea á la fusión de las dos empresas; el segundo se refiere á la faz de obras públicas, ó sea á la concesión de nuevos ramales, abandono y permuta de terrenos; el tercero, á la venta del Andino, que la nación hace á las empresas ya fusionadas.

Esto último ha sido totalmente descartado, desvinculado; queda, pues, fundamentalmente, la faz legal de la fusión y la faz de obras públicas, ó sea los ramales á construirse.

Comprendiéndolo así, la presidencia, por la nota que se ha leído, encomendó el estudio de la faz de obras públicas á la comisión respectiva, y por una nota análoga, cuya lectura ahorro á la cámara, encargó á la comisión de legislación el estudio de la parte jurídica de este asunto.

Esa parte jurídica estaba informada por los dos primeros artículos del contrato *ad referendum*, el primero de los cuales, y llamo sobre esto la atención de la cámara—establecía que bajo el nombre de Central Argentino se resumían y confundían en una sola entidad los bienes del ferrocarril de ese nombre y los del Buenos Aires y Rosario, y el segundo, que, no obstante esa refundición, quedaban subsistentes todas las leyes, decretos y ordenanzas que hicieran á los derechos ó concesiones de estas empresas.

Este tópico debió ser estudiado por la comisión de legislación, y lo tiene actualmente á su consideración. Ello no obstante, y desvinculándolo de la totalidad del proyecto, de su unidad orgánica, la comisión de obras públicas, entendiendo á su modo el cometido que le asignó la presidencia, ha despachado una porción del organismo primero, relacionado con las obras públicas: pero con la circunstancia, muy grave, á mi modo de ver, de que este despacho de la comisión de obras públicas lleva im-

plícita la solución de la materia sometida al dictámen de la comisión de legislación. Digo que lo lleva implícito, y para probarlo me basta lo siguiente.

La comisión de obras públicas hace artículo 1º de su despacho el artículo 5º del convenio *ad referendum*, que dice: «Concédese autorización á la compañía del ferrocarril Central Argentino» para hacer tales y cuales ramales.

Este Central Argentino, al cual la comisión da facultad para construir ramales, no es el Central Argentino actual.

Sr. Candioti—Si es, señor diputado. Para la comisión de obras públicas, es el Central Argentino.

Sr. López Mañán—No puede ser, porque el Central Argentino actual no tendría derecho á hacer un ramal entre dos puntos de la línea del Buenos Aires y Rosario.

Sr. Candioti—¡Oh! Tendría derecho de hacerlo. Cualquiera puede pedir una concesión.

Sr. López Mañán—Pero no puede ser del Central Argentino. Un ramal que arranque de la estación Morteros, es decir, terminal de un ramal del Buenos Aires y Rosario, y empalme con la línea del Buenos Aires y Rosario en Hercilia, nunca puede ser un ramal del Central Argentino, que está á muchísimos kilómetros de distancia. Es esta una prueba acabada de mi afirmación á parte de la que surge del texto mismo del artículo, del origen de su redacción, que es del contrato *ad referendum*, en cuyo artículo 1º se establecía lo siguiente: «Bajo el título de ferrocarril Central Argentino y de las disposiciones de los artículos 8 y 9 de la ley número 5315, autorízase la explotación de los actuales sistemas ferroviarios de las empresas denominadas ferrocarril Buenos Aires y Rosario y ferrocarril Central Argentino, ya acogidas á esas disposiciones». Y en ese convenio, concordante con lo que se estipulaba, lo faculta en la cláusula f. del artículo 5º, para ligar ó conexionar sus líneas entre la estación Sastre y la de María Juana y entre la estación Morteros y la estación Hercilia.

Se ve por este parágrafo que están comprendidas dos lineas: una del Central Argentino y otra del Buenos Aires y Rosario.

Más adelante, el artículo 8 del despacho de la comisión, dice: «La compañía del Central Argentino quedará obligada... y enumera una serie de cargas, y el abandono de terrenos ocupados actualmente por el Buenos Aires y Rosario y tendrá derecho al empleo de las vias de éste para hacer llegar á la capital los trenes del Central Argentino.

Esto implica, y lo digo como miembro de la comisión de legislación, dejar á esta comisión sin misión que cumplir á este respecto, porque si la cámara por una resolución de este género va á dar por consumado este punto que se va á estudiar, holgaría toda discusión al respecto.

Además, señor, me parece de elemental prudencia, para fundar la moción que hago, á fin de que este asunto pase nuevamente á la comisión de obras públicas para que, unida á la de legislación, lo despachen en su totalidad, en su integridad orgánica, hacer presente que en el fondo se trata de un asunto grave, no sólo por las grandes ventajas que va á traer á los intereses generales la construcción de estos ramales, su servicio etc., etc., sino también por el monto de las compensaciones que se establecen, y por el alcance que puede tener para la economia, la aplicación á este sistema ferroviario de la ley conocida con el nombre de Mitre. Y digo esto, porque á mi me preocupa especialmente esta situación particular que ha creado la ley Mitre á la nación, situación que deriva de que el estado sólo puede intervenir en la fijación de las tarifas cuando el producido líquido de estas empresas de ferrocarriles exceda de un cierto porcentaje. Ese porcentaje, naturalmente, está determidado por el monto de las entradas brutas y del capital invertido.

Bien, señor; si estas empresas son autorizadas á hacer obras que acaso no respondan á una verdadera necesidad, que no sean obras útiles, propiamente, sino obras suntuarias, obras costosísimas, de verdadero lujo, se retira indefinidamente la posibilidad que tiene el estado de intervenir en la fijación de sus tarifas, y entonces se seguirá pidiendo á los cargadores contribuciones por medio de tarifas inmoderadas ó excesivas para pagar los intereses de capitales innecesariamente empleados, en lugar de aproximar la época en que el estado haga devolver esos dineros extraídos al país, aumentando así la riqueza nacional, en lugar de estar aumentando la contribucción que nosotros tenemos que dar al extranjero, porque siempre será negocio traer capitales al

3 por ciento, para obtener como utilidades los excedentes que pueden dar los ferrocarriles por encima del 6,80 por ciento que se establece en la ley.

Por estas razones de orden reglamentario, dejo fundada mi moción para que este asunto pase á comisión. *(¡Muy bein! ¡Muy bien!)*

—Apoyado.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Deben existir realmente, señor presidente, razones de mucho peso en el ánimo de los señores diputados que impugnan en una ú otra forma el despacho de la comisión, para que estas impugnaciones se hagan sentir, determinando un obstáculo á la sanción de una ley que no tiene sino un propósito de progreso nacional y que lo realiza de la manera más eficaz.

Las cámaras del Congreso no tratan cuestiones académicas; no son tampoco cuerpos dogmáticos que pronuncien sentencias infalibles: son cuerpos compuestos de representantes de la nación que estudian sus necesidades y legislan con arreglo á ellas, tratando de servirlas bien. A este propósito determinante responde el despacho de la comisión.

El señor diputado por Santa Fe ha citado los antecedentes de la tramitación de este asunto y ha objetado que haya ido á la comisión de obras públicas, á la de legislación y á la de hacienda en la forma que lo determinó el señor presidente de la cámara. Es al presidente de la cámara á quien corresponde dar al señor diputado las explicaciones de este procedimiento; pero yo por mi parte puedo agregar un dato ilustrativo al respecto.

El asunto fué enviado en su totalidad á la comisión de obras públicas. Entonces, yo, como presidente de esta comisión, después de consultar á mis colegas, usé el procedimiento que he usado en otras ocasiones. Cuando fué remitido á la comisión que presido, el proyecto, me parece, de las avenidas diagonales, en el cual iba envuelta una cuestión constitucional de mucha importancia, hice presente que la comisión de obras públicas tenía sobrado quehacer con lo que le correspondía directamente, para hacerse cargo de cuestiones conexas, y pedí que el asunto no le fuera sometido, y así lo resolvió el presidente.

En el caso actual, el procedimiento del presidente fué el que él sigue de preferencia en todo lo que se refiere á la tramitación de los asuntos de la cámara, el más expeditivo; y resolvió, por la nota que se ha leído, comunicar á dichas comisiones, la tarea que á cada una correspondía en la consideración y estudio del proyecto de contrato remitido por el Poder ejecutivo.

El señor diputado por Santa Fe ha dicho que este contrato está caduco. No lo discuto ni me interesa. Si está caduco, razón de más para que el proyecto de ley despachado por la comisión pueda ser discutido sin referirlo á ningún convenio.

La comisión ha estudiado este punto capital: ¿Conviene ó no al progreso de las provincias de Santa Fe y Córdoba la construcción de estos ramales? ¿Conviene á las necesidades de los transportes en general, relacionados con otros grandes ferrocarriles? ¿Interesa á la capital de la república, que se eliminen todos los obstáculos que entorpecen las entradas de las grandes líneas por el norte y obstaculizan el tránsito de los rodados ordinarios en los puntos más concurridos, poniendo en peligro la vida de las gentes? ¿Conviene dar á esas grandes líneas una estación terminal, digna de ese nombre, que reemplace á las míseras construcciones del Retiro? Si conviene, por este proyecto se resolverían esos problemas. Por eso es que este proyecto ha merecido la aprobación de la comisión. Esa ha sido la inspiración del despacho.

Respecto de la fusión, tengo mis ideas hechas y en materias como ésta, rara vez he cambiado de opinión, lo cual no es una pretensión de mi parte, sino una natural tendencia de mi espíritu.

La fusión fué combatida por mí en su oportunidad, por dos razones. La primera, porque importaba la creación de un monopolio, destruyendo una competencia saludable que existía entre dos compañías de transportes; la segunda—y tal vez es ésta la primordial que he debido citar en primer término—porque la fusión había sido resuelta por los directorios de las compañías respectivas en Londres, antes que por el gobierno argentino, y entonces, era necesario hacer sentir que en materia de legislación de obras públicas, no se puede proceder como se procede en materia de contratos particulares; que es menester ante todo, para modificar las relaciones de derecho existentes entre las compa-

ñías que hacen estos servicios públicos, la aquiescencia de los poderes públicos del país. Esta fué la razón determinante de mi oposición á la fusión.

La segunda, fué la que he apuntado: la conveniencia de mantener una competencia saludable y no dejarla substituir por un monopolio. Nuestro país no vive incrustado en abstracciones, no vive cristalizado, su progreso no está adherido á consideraciones teóricas que en un momento dado pueden tener importancia, para perderla después. Con el andar del tiempo, la construcción de ferrocarriles en la provincia de Santa Fe ha seguido paralelamente el desarrollo y el progreso general de esa región privilegiada de la república. Con la multiplicación de las vías férreas ha cambiado la situación económica de las primitivas empresas que tuvieron por mucho tiempo la exclusividad de los transportes.

La comunicación de Santa Fe con Buenos Aires, que se hacía hasta hace poco por medio del Central Argentino y del Buenos Aires y Rosario, tiene hoy otras dos arterias poderosísimas que están acabándose de construir, y que son la prolongación del Central Córdoba de trocha angosta y la concesión de Bruyn y Otamendi. Estas dos líneas van á restablecer la competencia que la fusión buscaba destruir, y que efectivamente destruyó. Por esta circunstancia, la fusión ha perdido la gravedad que tuvo en su origen.

Asimismo, señor presidente, se dice que el asunto sometido á la consideración de la comisión de legislación requiere una sanción inmediata, en un sentido ó en otro. A mi entender, no lo requiere. Si la comisión se inclinara á resolver en un sentido afirmativo la fusión, yo estaría en contra de todo apresuramiento y más bien opinaría que la comisión aconsejase que se reservara este resorte en manos del gobierno, no para aplicarlo á estas dos compañías que están fusionadas de hecho, sino para mantener el principio, sin una resolución general que obligaría ó sujetaría á los poderes públicos de la nación á resolver otras cuestiones análogas en idéntico sentido.

El argumento más poderoso contra la fusión en su origen, fué la posibilidad de que un día pudiera llegar á pretenderse una gran amalgama de todos los ferrocarriles de la república, que vendría á constituir por este solo hecho un enorme poder: el *imperium in imperio*, que fué el lema de la cruzada contra la fusión en el momento oportuno. Hoy, gracias á la resistencia opuesta, este temor se ha alejado.

Sin embargo, es prudente que los poderes públicos del país se reserven la resolución de estos casos, sin pronunciar sentencias anticipadas é innecesarias. En la misma ley general de ferrocarriles, que se ha citado aqui, hay un artículo respecto de las transferencias, al cual debemos atenernos.

De manera que reducida la cuestión á sus propios términos, se puede formular así: ¿se ha de hacer pagar á la provincia de Santa Fe el pecado de que las empresas del Buenos Aires y Rosario y Central Argentino hayan querido fusionarse por propia autoridad, sin someterse previamente á las decisiones de los poderes públicos del país? Llegado el momento en que se ofrece á la provincia de Santa Fe la oportunidad de que se construyan seiscientos ú ochocientos kilómetros de ramales en su territorio ¿hemos de aplazar esta obra pública necesaria y útil, en virtud de que esta concesión está vinculada ó relacionada con un proyecto de fusión, que depende del despacho de una comisión de la cámara?

Es en este sentido que yo planteo la actitud de la comisión de obras públicas. Su despacho es simplemente un consejo á la cámara para que sancione una obra pública útil y necesaria, ya la ejecute el Central Argentino, el Buenos Aires y Rosario ú otra compañía cualquiera.

La comisión de obras públicas se ha trazado una política ferrocarrilera que no sólo va contra los monopolios, sino que facilita los medios de combatirlos, multiplicando las líneas, no dando concesiones á determinadas compañías y negándolas á otras, sino acordándolas á todas las personas que las solicitan y que ofrecen garantías de ejecución.

El señor miembro informante de la comisión ha citado con mucha oportunidad todas las concesiones que la comisión de obras públicas ha despachado en la región comprendida entre el Rosario y Córdoba, á lo largo de la línea del Central Argentino.

Estas concesiones son varias, pasan de media docena, una de ellas responde á los anhelos del comercio del Rosario, y es una parte de la línea de Dean Funes al Rosario. La concesión

de Vangioni y Cía. sigue en la provincia de Santa Fe el mismo trazado de la línea que sancionó el Congreso hace años, para ser ejecutada por el Poder ejecutivo, que no se ha llevado á cabo.

Las líneas autorizadas por este proyecto se hallan en el mismo caso.

Su sanción inmediata aproximaría el momento de que estas líneas se construyeran y de ello no podría resultar sino bien para las provincias de Santa Fe y Córdoba y para el comercio general del país.

La cuestión de la fusión, cuestión teórica en estos momentos, porque todos sus resultados prácticos están ya producidos, es puramente legal, queda en manos de la respectiva comisión resolverlas en el momento oportuno.

La cuestión del arrendamiento del Andino es también completamente independiente del despacho de la comisión. Pase ó no á manos extrañas la propiedad del ferrocarril Andino, sea éste administrado como actualmente por el gobierno nacional ó por una empresa particular, no dejará de formar parte del mismo sistema de ferrocarriles de que forma parte actualmente. El hecho de quien sea el dueño de esta línea y de las que le sirven de prolongación en un sentido ó en otro no influye en el sistema de distribución de sus transportes, porque si las líneas puestas á continuación unas de otras pertenecen á dueños distintos, los arreglos que se celebran entre ellos son los que determinan la distribución de las cargas con arreglo á tarifas recíprocas.

No deseando tomar más tiempo á la cámara, yo le rogaría que prestara su sanción inmediata á este proyecto, en la seguridad de que no aprobaría sino aquello que es urgentemente reclamado por el progreso de las provincias de Santa Fe y de Córdoba y sin comprometer ninguna sanción ulterior respecto de los puntos de que se ha hecho mención especial al impugnar este despacho.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Voy á dar brevemente las razones que tengo para apoyar la moción de aplazamiento formulada por el señor diputado por Tucumán.

Encuentro que el proyecto entraña graves cuestiones, que, en realidad, si ellas fuesen desacertadas, como yo lo creo, no podría reprocharse á la comisión de obras públicas, desde el momento que se trata de un proyecto de ley que respondía á una situación distinta de la que actualmente se presenta. Por consiguiente, sería sencillamente un error el aplicar ahora lo que pudo tener oportunidad entonces y no la tiene actualmente.

El proyecto un tanto heterogéneo, porque comprende cuestiones absolutamente distintas entre sí, quizás sin relación bastante para ser incorporadas en una sola ley, se refiere, en primer término, á la concesión de líneas férreas; en segundo, á permutas, que así se llaman pero que en realidad no son tales, desde el momento que no es más que dejar la ocupación de un terreno fiscal, para ocupar otro terreno fiscal, incorporándose pequeñas fracciones particulares, de manera que esto no puede llamarse permuta sino simplemente cambio de ocupación de terrenos fiscales; y por último á la concesión que se hace á la empresa del Central Argentino para ligar sus líneas con las del ferrocarril del Sud en casa Amarilla construyendo un viaducto á alto nivel en los terrenos del puerto de la capital.

Como se ve, son cuestiones completamente distintas unas de otras y que hacen difícil la votación del proyecto; porque yo, por ejemplo, que considero, como el señor diputado presidente de la comisión de obras públicas, que hay urgencia en votar la concesión de ciertas líneas, para que cuanto antes sean llevadas á la práctica con inmenso beneficio de los territorios de las provincias por donde esas líneas van á cruzar, no estoy de acuerdo en que se concedan todas, porque algunas vendrían á hacer imposible toda prolongación del ferrocarril Andino, que, en concepto de la comisión de hacienda, de que formo parte, no debe ser vendido. No vendiéndose ese ferrocarril, la legislación sobre prolongaciones de la línea debe obedecer al mismo plan que informa el rechazo de la venta y el proyecto de arrendamiento.

No se concibe, en efecto, que, si el estado ha de conservar la propiedad de esa línea, se desprenda de los medios de completarla como parte de una red. En ese concepto, estaría en contra de los ramales que se conceden, privando al estado de la posibilidad de prolongar esa línea.

Respecto de la permuta á que se ha hecho referencia, esta es una cuestión totalmente extraña á la concesión de líneas.

En efecto, los ferrocarriles que tratan de variar el trazado de sus líneas para entrar en la capital, ocupan terrenos de propiedad pública; y lo que hacen es entregar á su dueño esos terrenos para que éste le dé otros igualmente de propiedad pública.

Y aunque no se hable de trasmisión de dominio, en realidad lo es, desde el momento que se dice que las empresas podrán ocupar esos terrenos por todo el tiempo de la concesión.

Esta es una cuestión que vale la pena estudiarla porque representa mucho dinero el valor de esas tierras, mientras que las que, á título de permuta, agregan las empresas, son pequeñas fracciones de escaso valor.

Pero viene otro punto importante, que es el relativo á la concesión de un viaducto que ligue las estaciones del Retiro con la de Casa Amarilla.

No concibo á que responde esta concesión, que sólo sirve para comodidad de los dos ferrocarriles, y que, entre tanto, va á ocupar una zona importante de las tierras del puerto y á establecer un viaducto al frente de la ciudad, en toda su extensión, que no es una estación, que no va á ser utilizado para cargar, sino sencillamente para que se liguen las empresas del ferrocarril del Sur y del Central Argentino.

Esta unión puede hacerse perfectamente, ó á bajo nivel, ó al exterior de la ciudad, en lo que no habría inconveniente, mientras que hay gran inconveniente en conceder que la ocupación de los terrenos del puerto se haga sin un motivo que interese al estado.

Algo más; me parece que esto sería consagrar la conservación de las líneas del ferrocarril del Sur sobre el Riachuelo de Barracas, que son verdaderamente un obstáculo para el movimiento de esa importante parte del puerto de la capital. Y no sólo es inconveniente, sino hasta peligroso. No es posible consentir que continúe recorriendo la ribera, donde se hacen las operaciones de carga, un ferrocarril que tiene un número considerable de trenes diarios.

Todas estas cuestiones, que no hago más que enunciar brevemente, me inducen á creer que hay conveniencia en que el asunto se estudie con detenimiento, á fin de eliminar de la concesión, las líneas que son la prolongación necesaria del ferrocarril Andino, ya que se trata de que este se conserve como propiedad del estado; ó concederlas en condiciones tales, que ellas retroviertan al dominio público, cuando el mismo ferrocarril Andino vuelva á la posesión del gobierno.

Habría que suprimir, además, lo relativo á la conexión de los ferrocarriles Central Argentino y del Sur, á través de la capital, por un viaducto, que me parece es una concesión que no tiene razón de ser, ni se justifica, y mucho menos se justifica, poniendo á cargo del estado la construcción de esa línea, que ningún provecho va á reportar al puerto, ni á la comunidad.

Estas razones me inducen á apoyar, decididamente, la moción de aplazamiento, esperando que la comisión pueda, brevemente, resolver las cuestiones apuntadas en esta discusión y traer nuevamente el proyecto á la cámara, y el Poder ejecutivo, si no alcanzara el tiempo para tratarlo en sesiones ordinarias, lo consignaría en las extraordinarias, porque creo, como el señor diputado presidente de la comisión de obras públicas, que hay en la construcción de varias de estas líneas, gran interés para el país, y por consiguiente, correspondería que se tratara el asunto tan en breve como fuera posible, pero salvando los inconvenientes apuntados.

He dicho.

Sr. Ministro de obras públicas. Pido la palabra.

Yo no sé qué hado adverso persigue, señor presidente, á las solicitaciones de esta empresa para construir ferrocarriles en la república. No hay ningún inconveniente en conceder las que piden todas las demás. Se despachan en cantidades cada día, y con tanta mayor facilidad, cuanto menor es la responsabilidad de los que se presentan á obtener la concesión, es decir, cuanto menores son las probabilidades de que esas concesiones sean llevadas á cabo. Pero esta empresa, que tiene capitales listos para las obras, que representan nada menos que diez millones de libras esterlinas, que no es indiferente que entren ó que no entren al país, está sufriendo toda clase de demoras, á tal punto que la mayor parte de los ramales que se establecen en el dictamen de la comisión, se vienen discutiendo en el seno de esta cámara desde el año 1900, en que tuve el honor de formar parte de ella como diputado. Y no se diga que haya sido por las prevenciones que se suscitaron contra esta empresa con mo-

tivo de la fusión que se celebró en Inglaterra sin solicitar previamente del gobierno argentino su consentimiento para llevar á cabo esa operación, porque esta fusión se hizo recién el año 1901, y las dilaciones ó vía crucis á que me he referido en las solicitaciones de esta empresa ya se producían desde dos años atrás.

Todo el mundo está de acuerdo en que hay un interés público visible en que este asunto se despache á la mayor brevedad posible, porque es evidente que el interés público existe, y no puede sostenerse de ninguna manera que no haya razón para considerarlo así. Pero, entre tanto, todo lo que se hace autoriza á suponer que el interés público comprometido en este asunto es para que no se despache nunca; es decir, que lo que interesa al país es que regiones importantes y ricas de las provincias de Córdoba y Santa Fe, se queden por otros años más sin tener los ferrocarriles que han de servirlas.

Sería el caso de repetir un dicho vulgar que tiene su aplicación en este caso: «obras son amores y no buenas razones.» No andemos repitiendo todos los días que hay interés público en que estas obras se ejecuten, cuando lo que se hace en realidad es estorbar la accion de esta empresa. Vamos á permitirles que construyan estas líneas; vamos á permitir que estos diez millones de libras, que están listas para venir al país, se incorporen á nuestra riqueza! ¡Vamos á hacer esta concesión necesaria para estas regiones tan importantes de la república, que están esperando como el maná que baja del cielo la construcción de estas vías férreas como una satisfación de sus justos anhelos. Resulta que es esta una región del país que, como he dicho, está castigada por el hado adverso que parece perseguir á esta compañía. Por todas partes se cruzan ferrocarriles, acordados sin tasa ni medida, sin obstáculos, con la mayor facilidad, y es solamente en estas provincias de Córdoba y Santa Fe y en regiones donde este ferrocarril puede extender sus líneas, donde ese beneficio general no se produce.

Este asunto vino sometido al honorable Congreso por el Poder ejecutivo en una forma compleja, porque envolvía tres puntos fundamentales, que fueron materia de un contrato *ad referendum*, entendiendo el Poder ejecutivo que por ese contrato se realizaban grandes ventajas para el país. Pero dicho contrato tenía su término, dentro del cual quedaba caduco, por declaración misma de las empresas signatarias. Pasó ese término, y en virtud de la caducidad de ese contrato, las empresas declararon al Poder ejecutivo que no tenían ningún interés en la adquisición del ferrocarril Andino: que por consiguiente, retiraban su propuesta.

Entonces el Poder ejecutivo insistió en remitir al Congreso la otra parte de este contrato que comprendía dos puntos fundamentales. La concesión de estos ramales que han sido despachados por la comisión de obras públicas y la cuestión referente á la unificación de las concesiones, dejando de lado la palabra fusión que no tenía á mi juicio aplicación en la situación actual, porque como ha dicho el señor diputado por la capital, las cosas han cambiado mucho desde la época en que se presentó el proyecto de fusión de los ferrocarriles hasta la actual, en que ya no hay tal fusión, porque todas las ventajas que se trataban de obtener por ella están ya acordadas por otras leyes aplicables á todos los ferrocarriles de la república y á estos otros que se han acojido á sus beneficios. Entonces esta parte, como digo, dejaba de tener su importancia y quedaba como punto fundamental el referente á la concesión de los ramales.

Por pedido del representante del Poder ejecutivo que en este momento ocupa la atención de la honorable cámara, el señor presidente dividió la tarea entre las dos comisiones, asignando á cada una de ellas la parte que debiera corresponderle, porque nos encontrábamos con esa dificultad: que era necesario que las dos comisiones se reunieran para conseguir un despacho conjunto; y si cada comisión podía trabajar sobre un solo proyecto, dentro del reglamento de la cámara, el despacho se facilitaba sobremanera. Fué por eso que solicité del señor presidente, quien tuvo la benevolencia de acordármelo, que distribuyera el trabajo entre las dos comisiones, y fué así que quedó en la comisión de legislación la parte referente á la unificación de las leyes de concesión y que quedó en obras públicas la referente á las construcciones.

Yo no veo qué inconveniente puede haber en que uno y otro despacho se traten separadamente, tanto más, como dije en la sesión anterior, que no le

atribuyo ninguna importancia á la cuestión de la unificación de las concesiones, porque esas veinticuatro leyes divididas como están, ó siendo una sola ley, no cambiarían en nada la situación de las empresas en sus relaciones de derecho con el Poder ejecutivo. De manera que yo no veo ninguna razón que se oponga á que la cámara considere separadamente las dos cosas.

Si la cámara votara hoy el despacho de la comisión de obras públicas estaría concluído todo lo que se refiere á construcciones; lo que se refiere á la cuestión de la unificación de las concesiones, vendrá después: la comisión lo despachará ó no; la cámara sancionará ó no el despacho, pero eso no cambiaría absolutamente la construcción de estos ramales que harán adelantar al país, llevando el progreso á estas secciones del territorio que lo están pidiendo á gritos.

El señor diputado por Tucumán ha hecho moción para que el asunto vuelva nuevamente á comisión. Esto no sería más que la continuación de la vía crucis de este asunto. Hace ocho días que debió tratarse y se postergó su consideración para ocho días después, porque algunos señores diputados necesitaban tomar datos. Viene ahora la moción del señor diputado por Tucumán, para que vuelva á comisión, es decir, para que no se despache, porque dada la situación en que se encuentra la cámara, con una cantidad de proyectos á tratar, y poco el tiempo que falta para concluir el período de sesiones, mandar este asunto á comisión ahora, importaría rechazarlo.

Yo creo que sería más propio—si me es permitido expresarme así,—de la seriedad de la cámara, que si encuentra malo el asunto, lo rechace, pero que no esté volviéndolo á comisión para que continúe aún en la vía crucis.

Entre otras cosas con que fundaba su oposición el señor diputado por Tucumán, hay una declaración, señor, que es preciso á mi juicio levantar.

El decía, no conviene acordar á estas empresas la autorización para hacer estos grandes gastos, porque van á venir á pesar sobre la economía nacional. Estas empresas van á hacer estas obras con emisiones de 3 por ciento.

Y pudiendo hacerlas de acuerdo con los términos de la ley Mitre, pueden obtener hasta 6.80 por ciento, lo que permite, entonces, á los accionistas obtener utilidades enormes.

En primer lugar, señor presidente, no es exacto que estas sean obras innecesarias y lujosas, como las ha calificado el señor diputado, si no me es infiel la memoria: son obras absolutamente indispensables. El acceso de un ferrocarril á un puerto no es una obra de lujo.

La obligación que se les impone de que vengan por alto nivel, lo que encarece la obra, no es por razón de lujo, sino de higiene y comodidad para la vida de esta capital, porque estamos viendo todos los días los inconvenientes que producen estos cruces á nivel en lugares muy poblados, y es por esta razón que en todas partes del mundo se tiene esa exigencia.

No veo, pues, que haya lujo y gastos inútiles en estas obras de acceso á los puertos, que son absolutamente indispensables para la economía del ferrocarril.

En cuanto á la facilidad con que consiguen dinero las empresas y á los resultados que ellas obtienen, me permitiré observarle al señor diputado que no creo que conozca muchas emisiones de obligaciones de 3 por ciento. Estamos viendo, en estos días precisamente, grandes empresas que gozan de gran crédito en los mercados de capital, que han emitido obligaciones á 4 1/2; y cuando pueden conseguir el 4, se dan por muy satisfechas.

Respecto al 6,80, está puesto como límite máximo; pero he tenido oportunidad de decirlo en esta cámara: el año pasado las empresas de ferrocarril apenas han alcanzado á dar el 5 por ciento sobre el capital reconocido. De manera que el 6.80, hasta ahora, no hay una sola empresa que lo haya visto.

Con esto creo dejar demostrado que no hay tal gravedad, como el señor diputado por Tucumán supone, en este despacho, porque no hay ni tales obras de lujo ni tampoco se pueden conseguir los recursos con la gran facilidad que él ve, ni hay tampoco las grandes utilidades á que se hacía referencia.

Contestando ahora al señor diputado por Buenos Aires, debo decir que, á mi juicio, habiendo firmado el señor diputado el despacho de la comisión de hacienda referente á venta ó arrendamiento del Andino, se me permitirá que manifieste mi extrañeza al oirle afirmar que habría un peligro en acordar líneas que tal vez sea necesario incluir en la red ó sistema de ese ferrocarril en el caso de que no sea enagenado.

Si el ferrocarril Andino es arrendado de acuerdo con el proyecto de la comisión, que el señor diputado ha firmado, el estado no puede retrotraer ese ferrocarril sin desembolso hasta los cincuenta años.

De manera que, estableciéndose que es necesario reservar una zona de influencia al ferrocarril Andino, va á ser necesario que el Congreso resuelva no votar ninguna construcción de ferrocarriles en aquella región durante cincuenta años.

Sr. Ortiz de Rozas.—¿Me permite el señor ministro?

He dicho que creía que si prevalecía la idea de conservar como propiedad del estado el ferrocarril Andino, las concesiones que se hicieran de líneas de prolongación deberían responder también á ese plan, admitiéndose que ellas podían retrovertir al dominio público en tiempo oportuno, es decir, cuando haya cesado el arrendamiento de la línea.

Esto no es condenar al país á verse privado de líneas férreas, sino sencillamente una medida de previsión.

Sr. Carlés (M.)— Para completar el pensamiento del señor diputado, le haré notar que esa disposición está ya consignada en todas las concesiones para respetar el dominio inminente.

Sr. Ortiz de Rozas—Con 20 por ciento, etc., etc.

Sr Carlés (M.)—¿Y qué cree?.... ¿que en otros casos puede suceder lo contrario? ¿Que esos ferrocarriles y los particulares se vean privados de los beneficios necesarios é indispensables de un buen tráfico?

Sr. Ortiz de Rozas—Perdóneme el señor diputado. Quería sencillamente rectificar una afirmación del señor ministro, que me colocaba en una situación un tanto odiosa, como sería proponer que no se concedan ferrocarriles por cincuenta años.

Sr. Ministro de obras públicas. Continúo, señor presidente.

Yo insisto, y pido disculpa al señor diputado, en que su indicacion nos llevaría á esa conclusión, porque no puedo admitir que la cámara, en su alto espíritu de justicia, haya de condenar á las empresas que construyan líneas sobre la base de la red del Andino, á renunciar al veinte por ciento á que tienen derecho todas las demás líneas de la república, en el caso de expropiación.

Yo creo que procediendo el congreso con el espíritu de justicia que no puede dejar de aplicar, debe establecer para esta concesión las mismas reglas que ha establecido para las demás, á menos que llegáramos á aceptar que hay una persecusión real del destino contra estas empresas, que hace que todo lo que ellas propongan ha de ser distinto de lo que se acuerda á las demás, que ellas están obligadas á sacrificarlo todo y que no pueden hacer los ramales que se autorizan por este proyecto sin renunciar á una ventaja que se acuerda por ley á todos los ferrocarriles de la república.

Como yo no creo que el congreso vaya á incurrir en semejante injusticia, debo suponer, entonces, que está dispuesto á no conceder que se hagan las lineas, porque decir: «ustedes van á hacer estas líneas en condiciones desventajosas con relación á las que tienen las demás empresas, y decirles; «no van á hacerlas», me parece que es lo mismo.

El señor diputado criticó también el despacho de la comisión, con motivo de las permutas que se hacen, y dijo: estas no son permutas, porque no se hace más que dar ubicación diferente, pero en tierra fiscal.

Yo le observo al señor diputado que esas empresas tienen un derecho indiscutible, que nadie, ni aún el congreso, les puede desconocer, de conservar la propiedad de estas tierras durante todo el tiempo que tengan establecidas en ellas sus vías férreas.

¿Por qué mudarían las empresas sus vías férreas? ¿Por su propio interés? De ninguna manera. Se ha resuelto acceder á las distintas y repetidas solicitudes de las autoridades municipales, que han tratado desde muchos años atrás de conseguir que estas empresas levanten sus vías de allí, porque mejoraría el servicio público y el tráfico en general, porque esas vías están cruzando el primer paseo, casi el único de importancia de la capital, y porque es una medida de evidente interés para este municipio. Para las empresas, lo mejor sería continuar como estan: hacer donde tienen su estación provisoria, una algo mayor, y continuar en las condiciones actuales. Pero ¿porqué se resuelven á hacer esos grandes gastos, en viaductos y demás obras que están obligadas á hacer? En beneficio de la comuna, en beneficio de esta capital, que, como digo, desde tiempo atrás está solicitando que las empresas

hagan este sacrificio. Y ahora, cuando dice la empresa: perfectamente, yo me mudo de allí; cédame otro terreno en donde colocar las vías, ¿se le contestaría: no le doy nada, no hay permutas, haría usted un negocio lucrativo? No, señor presidente, es preciso que seamos lógicos: si exigimos á la empresa que saque sus rieles de allí, para producir este beneficio público, desocupar las calles de acceso y paseos de la capital, aceptemos que tiene justo derecho á exigir que se le dé un terreno igual en otra parte.

Afirmaba también el señor diputado que lo que van á entregar las empresas de terrenos adquiridos á particulares, es una cantidad insignificante.

Está en error el señor diputado. Tengo las cuentas, y no he creído necesario traerlas á la cámara por considerarlas detalles sin importancia. Pero la apreciación hecha con cálculos bajos, respecto del valor de las propiedades adquiridas por esta empresa á particulares, sin condiciones de ninguna clase, con un dominio absoluto y completo, llega á la suma de ochocientos mil pesos oro, es decir dos millones de pesos papel. No se puede decir, entonces, que las empresas no dan nada: dan, en primer lugar, la tierra que tienen el derecho de ocupar todo el tiempo que quieran, y, además, la propiedad de los terrenos que han adquirido á particulares, que representan dos millones de pesos papel.

Sr. Pera (C. L.)—Yo tengo algunos datos sobre los terrenos que se van á permutar, comprados por las empresas: son algo más de veinte mil metros, situados entre Maldonado y Palermo.

Sr. Ministro de obras públicas—Yo tengo la cifra exacta. Se la he pasado al señor presidente de la comisión de obras públicas, como dato ilustrativo.

Sr. Pera (C. L.)— Así es que me sorprende la información del señor ministro.

Sr. Ministro de obras públicas Yo tengo las cifras de la superficie de cada uno de esos terrenos y del valor de apreciación.

Sr. Pera (C. L.) — ¿Y la ubicación?

Sr. Ministro de obras públicas Yo afirmo para no molestar la atención de la cámara con estos detalles, que del estudio que se ha hecho en el ministerio, resulta que las tierras de propiedad particular que se autorizaría á las empresas á adquirir, representan un valor de ochocientos mil pesos oro. Queda el señor diputado en libertad para demostrarme lo contrario en adelante.

Sr. Pera (C. L.)—No tengo empeño alguno en rectificar el dato. No he hecho más que consultar los datos oficiales que existen en la colección de leyes publicadas por el ministerio de obras públicas.

Sr. Ministro de obras públicas Respecto de la observación que acaba de hacer el señor diputado por Buenos Aires con relación al viaducto, debo rectificarla en alguna parte.

Desde luego, si el señor diputado conociera bien el plano del puerto, de todos los terrenos ganados por estas obras, vería que hay una faja que está completamente reservada, que no se ocupa con nada en la actualidad, destinada precisamente á este objeto, al cruce de ferrocarriles de un lado á otro; y es allí, en esas tierras reservadas, que no tienen otro objeto que no obstaculizar para nada el movimiento del puerto, donde se construirá este viaducto, que no va á ser á cargo del gobierno, pues las empresas lo van á hacer con su dinero.

Sr. Ortiz de Rozas — Por cuenta del gobierno.

Sr. Ministro de obras públicas Quiere decir que será del gobierno una vez que se haya amortizado con el peaje de las mismas líneas la totalidad del capital invertido. Porque el gobierno no presta sus garantías, ni hará el desembolso de un sólo penique, de manera que decir: por cuenta del gobierno, es una locución como cualquier otra, pero, en realidad, el gobierno no lo hace.

Sr. Piñero—Por cuenta del gobierno, pero con dinero de las empresas.

Sr. Ministro de obras públicas Ese es el caso. Como dice el señor diputado por la Capital, se hace por cuenta del gobierno, pero con dinero de las empresas, sin que el gobierno desembolse un sólo centavo.

Por otra parte, esta construcción, que podría ser atacada bajo el punto de vista estético, no trae ninguna clase de perjuicios, porque, en realidad, lo que va á evitar, si alguna vista puede quitar en esa parte, es la que presentan los depósitos actuales y las vías férreas á bajo nivel, que no es, por cierto, lo más interesante. Por el contrario, construído el viaducto de acuerdo con los planos

de las empresas, será una obra que hará muy buen efecto, que podrá llamarse, en verdad, una obra de arte. No hay más que ver los viaductos construídos en Palermo por esas empresas, para darse cuenta de lo que será eso. Si este viaducto no resulta muy lucido, siempre será mejor que la vista de los depósitos, vagones y locomotoras que están cubriendo aquella parte del puerto.

El remedio que el señor diputado indica, de que se haga la comunicación subterránea, es, indudablemente más conveniente. Estas empresas se han presentado al Congreso y la comisión de obras públicas ha despachado de acuerdo con la solicitud respectiva, la autorización para ligar por bajo nivel las estaciones de Casa Amarilla y Constitución con la del Retiro.

No puedo afirmarlo en este momento, pero creo que establecida esta comunicación entre el Retiro y Casa Amarilla y Constitución, ya no tendría objeto esta construcción á alto nivel; pero como el Poder ejecutivo queda facultado para consentir que la obra se haga ó no, entonces se verá si hay conveniencia en agregar esta obra á la anterior.

Para terminar, debo insistir una vez más en la absoluta necesidad de resolver esta cuestión sin mayores dilaciones, en un sentido ó en otro. Que sepan aquellas regiones, donde estas obras tratan de hacerse, si van á tener ó no ferrocarril; que sepan las empresas si tendrán ó no necesidad de reunir capitales. Estas dudas causan graves perjuicios al país, no solo á las empresas. Hay muchos propietarios que tienen sus tierras preparadas para la colonización, y están esperando que el Congreso vote esta ley, para dividirlas inmediatamente y entregarlas á la producción y al progreso del país. Y entre tanto, si no se sanciona esta ley, no pueden enagenarlas, dividirlas ni destinarlas á la colonización, porque es claro que de nada sirve la agricultura, si no hay medios de transportar sus productos. Y esta situación está pendiente, desde hace una porción de años, de la decisión de los poderes públicos.

Yo creo que la manera de probar que el Congreso desea que se realicen estas obras de interés público, es sancionar la ley inmediatamente, y no por cierto, mandándola á comisión y aplazándola hasta las calendas griegas.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Sr. Presidente—Hago presente que lo que está en discusión es una moción de orden, que por el reglamento se discute brevemente y se vota, formulada por el señor diputado por Tucumán, para que este asunto vuelva á comisión.

Sr. Carlés (M.)—La advertencia del señor presidente, me servirá de modelo en la extensión que he de dar al uso de la palabra.

Sr. Presidente—No es para el señor diputado solamente, sino para toda la cámara.

Sr. Carlés (M.)—Mi afecto especial por el señor presidente, hace que especialmente me sirva de modelo su observación.

Sr. Presidente—Muy honrado.

Sr. Carlés (M.)—Me hago un honor y un deber en confirmar las manifestaciones hechas por el señor miembro informante de la comisión, ratificadas por el presidente de la misma. Son opiniones técnicas, emitidas por autoridades en la materia, que siempre han merecido aplausos de la cámara y de los cooprofesionales técnicos y por consiguiente, tengo la mayor satisfacción en acompañarlos.

Es necesario, no siendo yo profesional técnico, que emita las razones morales que he tenido en este asunto, al firmar el despacho y al aconsejar su sanción á la cámara.

Mientras los diputados del interior se prestan solícitos á poner obstáculos á la realización de esta obra tan necesaria al progreso, á la cultura y al desarrollo general de los intereses del tráfico y de la industria del interior, en la comisión constantemente se recibían solicitudes en forma de exhortación en el propósito de todos los particulares que tienen intereses arraigados en aquellas comarcas; de manera que la comisión se ha encontrado con los fundamentos emitidos por el Poder ejecutivo en todos sus informes, favorables á la realización de esta obra, con las estimulaciones de los interesados particulares que confirman la del Poder ejecutivo, y con el alto deber que se ha impuesto ella misma de despachar todas aquellas obras que, interesando á los particulares, presten un servicio al bienestar de la comunidad. *(¡Muy bien!)*.

Pero sucede que en este asunto se ha querido diversificar su concepto. Y aquí rememoro á mis colegas un recuerdo que hice en el seno de la comisión. Aún cuando el presidente de la Cámara de diputados no hubiera dividido el

trabajo, en tres partes, de esta ley, la comisión de obras públicas ha podido y ha debido despacharlo en la forma que lo ha hecho, porque ella encontraba determinado su despacho en leyes vigentes.

Mientras los señores diputados discuten cuestiones completamente extrañas á las obras solicitadas por los empresarios del ferrocarril Central y Pacífico, la comisión se ha limitado estrictamente á sancionar, con su despacho, conceptos categóricos de leyes existentes. La comisión no tenía porqué averiguar lo que pensó ó no pensó la comisión de legislación para aceptar ó no aceptar la fusión. La comisión se ha limitado á aplicar la ley 5315 que autoriza á las empresas á solicitar ramales complementarios de su diagrama ferroviario, sin preocuparse si estas empresas son ó no fusionables, porque el artículo 17 de esa ley establece que la transferencia de la concesión ó del ferrocarril y arrendamiento de éste, no podrá hacerse á otra empresa ferroviaria existente en el país, ni efectuar la refundición de su administración con la de los ferrocarriles de otra empresa, sin autorización del Congreso.

De manera que esta cuestión legal es completamente distinta de la cuestión que ha debido ser objeto del despacho de la comisión de obras públicas y si después, la comisión de legislación negara su despacho á la fusión, ello no perjudicaría en nada la sanción actual de la cámara.

No es como ha dicho el señor diputado, con su espíritu abogadil, que la sanción de estos ramales, bajo el título de ferrocarril Central Argentino, importe anticipar la sanción de la cámara referente á la fusión. Está muy equivocado; porque si en el porvenir el Congreso sancionara que no hay tal fusión, todas estas líneas autorizadas seguirían el efecto de la cuestión principal, que es la fusión. *Sublata causa tollitur effectus*.

De manera que si esa causa principal de la fusión es desconocida *ipso facto* quedan también desconocidas todas las concesiones de obras públicas sancionadas por la cámara á ese respecto.

Como miembro de la comisión de obras públicas, aplico las leyes vigentes que me sirven de norma de conducta para aconsejar á la cámara la sanción de los asuntos sometidos á su dictamen. Que la comisión de legislación no haya sabido esmerarse, perdónenme mis honorables colegas... lo hago en honor á la labor de los compañeros de la comisión de obras públicas; no se nos convierta, pues, en reproche lo que debe constituir una alabanza. De manera que si los señores de la comisión de legislación no resuelven el asunto de la fusión corra por su cuenta el que este asunto quede todavía insoluble, pero que no se castigue á empresas laboriosas que ganan el fruto de los capiles que exponen, que no se les pongan cortapisas, por una cuestión doctrinaria, quizás bizantina, extraña al objeto fundamental de lo que ahora deliberamos.

De suerte que considero, por mi parte, como discusión completamente extraña al debate, la propuesta por el señor diputado por Tucumán; y como algo siempre se puede sostener para hacer antipático un despacho cuando no concuerda con nuestras ideas, se nos hace aparecer, no sólo como ignorantes de lo que antes hemos resuelto, sino que se llega á suponernos ignorantes de lo que en nuestro propio despacho ahora aconsejamos. El señor diputado por Buenos Aires objeta el viaducto porque siendo de interés exclusivo de la empresa, lo costea el estado sin beneficio financiero inmediato para él.

¿Me permitirá el señor diputado que relea ese artículo, para que se dé cuenta de su error? Lo que establece categoricamente la segunda parte del inciso *d* del artículo 8, es que el viaducto será construído por cuenta del gobierno, pero con el dinero de la empresa. ¡Así me las dieran todas!

De manera que si la empresa no se paga con el producto del peaje, como lo establece el artículo, el gobierno no tiene porqué reintegrarle el costo de la obra; si pasa el tiempo y no se remunera por sí misma la obra, el pago por parte del gobierno quedará en estado de perfecta expectativa.

Creo dejar contestadas así todas las observaciones de carácter jurídico que han servido de base para objetar este despacho; pero si la cámara creyera que este asunto debe volver á comisión, preguntaría ¿para qué? para tenerlo en un marco, esperando que la comisión de legislación lo completara con el paisaje de su concepto sobre la fusión? No!

Yo soy guardador de ideas para presentarlas á la cámara en forma de pro-

yectos de despachos; pero no soy archivero de la cámara. Por mi parte, pues no acepto la proposición hecha por el señor diputado, porque considero mi misión terminada con el despacho que discutimos.

Por esto, creo que la cámara haría obra de celeridad, de progreso y de sensatez parlamentaria, prestando al proyecto su sanción, ó negándosela, pero definiendo desde ya el concepto que debe tenerse sobre este asunto en general. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Me explico que la presidencia de la honorable cámara haya tenido la deferencia de aceptar el pedido del señor ministro dividiendo el asunto en varias partes y pasándolas á las respectivas comisiones, pero lo que no me explico es que la cámara pueda entrar á tratar un asunto que ha sido dividido sin que estén las partes componentes unidas.

Yo no haré cargo á la comisión de obras públicas porque se haya expedido solo sobre la parte que se llevó á su estudio y ha cumplido con su deber presentando el despacho en tiempo.

Lo mismo hará la comisión de legislación á su tiempo, una vez que la cámara resuelva aceptar la moción hecha por el señor diputado por Tucumán.

Todas estas dificultades que presenta este asunto hace mucho tiempo que vienen apareciendo, porque no se afronta el problema en la forma substancial como ha debido hacerse. Este problema debe la cámara avocarlo y resolverlo con el dictamen completo de las diversas comisiones, es decir, que debe pedirle á las que no se han expedido en su trabajo que lo hagan para que la cámara pueda resolver definitivamente la cuestión fundamental.

No ha de ejercer por cierto en mi espíritu una influencia decisiva el empleo de millones de pesos que se nos hace desfilar á cada paso. Les convendrá á las empresas, que invierten sus dineros en el país, que se les hagan estas concesiones; pero lo que le conviene á la nación es que se respeten sus poderes públicos, que el Congreso sepa que sus leyes se respetan y que no se puede buscar por medios indirectos la forma de burlar esas leyes; y es por eso que no estoy conforme en que se trate ahora el despacho en discusión.

No es secundario ni académico, como se ha dicho, si se han de cumplir las leyes ó no. No es académico: es el primer deber que tiene el Congreso, es el primer deber que tienen los senadores y diputados.

No podemos decir que estos debates son disertaciones académicas y que el progreso material nos ha de exigir á cada paso que se violen las leyes.

Las cosas se han de hacer, pero convenientemente; y por eso apoyo la moción del señor diputado por Tucumán, de que este asunto espere el dictamen conjunto de las tres comisiones.

Se dice, por los señores diputados que me han precedido en el uso de la palabra, que no se trata de la fusión. Se trata de ella, aunque se diga lo contrario.

Basta entrar al asunto, para que la fusión aparezca en seguida. El despacho de la comisión sólo trata de la parte útil para las empresas, la parte que les pertenece; pero lo que pertenece á la soberanía del estado, eso es lo que hay que cuidar, de conservar en primer término.

No hemos de vivir tan sólo de los intereses materiales, para que esos mismos intereses materiales sean el descrédito de nuestro país. Yo no acepto que se hagan obras públicas entre nosotros que nos dén una mala nota en el extranjero, para que allí se diga: el Congreso puede votar lo que quiera, pero se hace lo que á las empresas les conviene!

Este asunto de la fusión anda mal, porque empezó mal; empezó haciéndose la fusión contrariamente á las disposiciones terminantes de la ley de ferrocarriles.

Después se ha buscado la compostura; pero no la tiene; y, por eso, cada vez que ha querido tratarse, ha sido abandonada. Ahora se dice que son enemigos del progreso del país los que se oponen á que se acepte lo hecho. No señor; no somos enemigos del progreso del país, puesto que todos los días estamos sancionando leyes, haciendo concesiones á esas empresas de ferrocarriles; pero lo que no queremos es que los poderes del estado sufran esta *capitis diminutio* de estar legislados por las empresas y no por el Congreso.

Todos sabemos cómo vino á tratarse la fusión en la cámara.

Fué un colega distinguido, que no está presente en este momento, el señor diputado Drago, quien trajo este asunto á conocimiento de la cámara, cuando se

trataba de hacer aprobar el convenio. Con ese motivo, se produjo una interpelación al Poder ejecutivo y se hizo un estudio del asunto, que recomiendo á los señores diputados, porque es muy interesante. Ha sido publicado en un folleto donde se encuentran los dictámenes de todos los asesores del gobierno.

Sr. Presidente—Ruego al señor diputado que se concrete á la moción de orden.

Sr. Lacasa—Yo no puedo concretarme, después que los demás señores diputados han hablado con entera libertad.

Sr. Presidente—Por eso es que no le he interrumpido antes.

Sr. Lacasa—Yo le pido al señor presidente que tenga un poco de deferencia conmigo, como la ha tenido con los demás señores diputados.

Sr. Presidente—Me intereso tanto por el señor diputado, que reclamo orden de los demás colegas para que lo escuchen.

Sr. Lacasa—Gracias, señor presidente.

Decía que este asunto no es tan sencillo como se le presenta á cada paso.

Los dictámenes de los asesores del gobierno han sido contrarios á la fusión. El procurador del tesoro doctor Torres, cuyo fallecimiento hemos lamentado tanto, ha producido un dictamen, estudiando la cuestión bajo todas sus fases, en el cual, por aplicación de nuestras leyes, concordantes con las de todas las naciones, que son idénticas á este respecto, y teniendo en cuenta los preceptos del derecho administrativo, llega á la conclusión de que no procede aprobar la fusión.

En el mismo sentido se expidió el procurador general de la nación doctor Kier, aunque su dictamen no sea tan categórico, y por eso buscó una forma para que el asunto viniese al Congreso, lo que hizo el Poder ejecutivo por medio de un decreto, que es interesante leer, por el cual se desprendió del asunto, como de una brasa, y lo remitió al Congreso, donde cada vez que se ha llegado á discutirlo, nos hemos encontrado con la dificultad de aprobarlo por que no es aprobable.

Yo no quiero aparecer obstrucionando las medidas que tiendan al bienestar general.

Se argumenta á cada paso, que las provincias se van á beneficiar con la fusión. Pero son precisamente los lamentos de las provincias los que llegan hasta nosotros para decirnos que la fusión, que existe en el hecho, está ejerciendo presión económica sobre toda la producción, de los territorios que recorre.

Nosotros defendemos el interés público, defendiendo los intereses de esas regiones que reclaman contra la fusión, y no podemos legislar, sin traer á cuenta el asunto principal, porque, precisamente, se trata de leyes sobre las cuales reposan esas cosas.

No es posible que el Congreso pase por encima de esta cuestión sin tratarla, limitándose á conceder las líneas, en esta ó en aquella forma. No; es necesario que el Congreso trate en su conjunto el asunto que ha venido del Poder ejecutivo, con ó sin despacho de la comisión. Es necesario que el Congreso tome conocimiento de ese contrato de la fusión y lo anule ó lo apruebe, si es que existe mayoría para ello, pero no debemos postergar indefinidamente el asunto.

No es posible proceder de otro modo. En todas partes del mundo, esas cosas llaman la atención; no solamente este país se preocupa de ellas. Imitemos á los Estados Unidos en la política que sigue con las compañías ferrocarrileras, ya que los Estados Unidos es una nación que tanto procuramos imitar cuando se trata de cuestiones de derecho constitucional ó de cualquier institución insignificante: sigamos su ejemplo cuando se trata de estas cuestiones que van á afectar fundamentalmente la capacidad y las facultades de los poderes públicos... Pero no, en estos casos, se echan á un lado los precedentes de aquella gran nación!

Ahí está la opinión de todos los hombres públicos norteamericanos, de Bryan, el candidato presidencial de los demócratas, de Mackinley, su adversario en las pasadas contiendas, y la de Roosevelt, el actual presidente de los Estados Unidos, que se han manifestado en toda forma contrarios á estos trusts. ¿Por qué? Porque evitan la concurrencia, porque encarecen los consumos y son perjudiciales al interés primario, al bienestar general, que es lo que sobre todo debemos defender por precepto expreso de la Constitución.

No es posible apartar la vista de estas cosas para entrar á tratar la cuestión material de una línea aquí ó de una línea allá. No, señor presidente; hay

algo más grande: algo que debe llamar la atención de todo hombre público, y si lo que pasa aquí pasara en Norte América, estoy seguro que no se tomaría como cosa baladí. Allí, cuando se habla de trusts, lo primero que se reclama de un hombre público, es que no tenga simpatía por esas combinaciones financieras que son causa de un malestar profundo, de graves daños para aquel país. Y cuando de ellos ha hablado el presidente, ha tenido buen cuidado de decir, ante todo, que esa confabulación de capitales afecta la competencia comercial, ataca la libertad y perjudica de todos modos los intereses primordiales de la comunidad.

Así, pues, lo que deseo es que se trate la cuestión desde ese punto de vista, no del punto de vista con que á diario hacemos estas concesiones, siempre inspirándonos en el bien general, y aceptando lós despachos de la comisión de obras públicas sin gran discusión, porque todos reconocemos su competencia y la justicia de sus informes. De estas concesiones acordamos muchas en cada sesión. Pero ésta no es una de tantas, porque aquí se trata de una empresa que está en pugna con nuestras leyes.

¿Cómo vamos á dar concesiones á compañías que están fuera de la ley, porque así las llamo yo, porque hay un artículo, el 67 de la ley de ferrocarriles que prohibe que dos compañías se unan para obtener beneficios comunes? Y esto es lo que ha sucedido con las empresas del Central Argentino y de Buenos Aires y Rosario. Y sin embargo, estamos deliberando para hacerles nuevas concesiones!

No me parece que sea eso lo que corresponde y lo que conviene á la seriedad del Congreso, y en eso difiero del señor ministro de obras públicas. La seriedad del Congreso ya la hemos demostrado en otros casos despachando muchos proyectos de obras públicas; pero también tenemos que demostrar esa seriedad, en casos como este de alto interés moral, cuando está de por medio el respeto de la soberanía pública, el respeto del Congreso y el respeto de las leyes!

En otro país, estoy seguro que no se admitiría una petición de una compañía que no se hubiera colocado en los términos de la ley, y nosotros, si queremos que esas compañías, cuyo elogio se ha hecho en forma tan elocuente, se encuentren cómodas ante los poderes públicos debemos afrontar el problema, tratarlo como debe tratarse, y no rehuir la cuestión. ¿Por qué se ha de rehuír? El que esté conforme con la fusión, que la apruebe, y el que no lo esté, que la rechace; el que esté en pró que dé las razones que tenga para defender el monopolio, los trusths, que ya se escucharán también á aquéllos que los condenan porque suprimen la concurrencia y perjudican la producción.

Mientras no se resuelva el punto fundamental con el despacho de la comisión, yo no he de prestar el asentimiento de mi voto á ninguna concesión que salga en esta forma. Creo que existe esa cuestión prévia, y mientras no la resuelva el Congreso, estamos incapacitados para proceder en la forma proyectada.

Es con este criterio que yo apoyo decididamente la moción del señor diputado por Tucumán, para que este asunto lo despache la comisión de legislación y venga con todos sus antecedentes á ser tratado como debe serlo por la honorable cámara.

He dicho.

Sr. Méndez Casariego — Pido la palabra.

Voy á ensayar, dentro de la brevedad que desea el señor presidente...

Sr. Presidente—Que impone el reglamento.

Sr. Méndez Casariego—Reconozco que es muy justa la observación.... Voy á ensayar en cuatro palabras colocar esta cuestión en su justo medio.

Creo, señor presidente, que así como la comisión de obras públicas y la de hacienda han podido despachar independientemente la parte que se refiere á ramales ó ejecución de obras y la referente á la venta del Andino, la comisión de legislación indudablemente se ha encontrado avocada á un asunto más grave que no lo voy á tocar y ni siquiera á mencionar.

Pienso que este despacho de la comisión que se refiere esencialmente á obras públicas, puede, variándolo en una forma muy leve, ser sancionado sin afectar absolutamente en nada lo que se refiere á la fusión, y por consiguiente evitando que este asunto sea demorado hasta que la comisión de legislación despache la otra parte del convenio.

Cuando se hizo la venta en Londres del ferrocarril Buenos Aires y Rosario al Central Argentino y se tuvo conocimiento en la casa de gobierno de que esta venta había sido hecha, el minis-

tro de obras públicas de entonces señor Civit, valientemente se opuso á reconocer la fusión que se había realizado, hasta tanto que el honorable Congreso se pronunciara sobre ella, y mantuvo entre tanto un régimen por el cual se ha reconocido la coexistencia de estas dos entidades: la del ferrccarril Buenos Aires y Rosario y la del ferrocarril Central Argentino, en sus relaciones con el gobierno.

Bien, señor presidente, yo creo que nada obsta á que ahora también hagamos esta concesión de ramales, á fin de que se hagan las obras tan imperiosamente reclamadas, manteniendo el mismo régimen, es decir haciendo la concesión, no al ferrocarril Central Argentino como dice el despacho, sino á los dos, al Central Argentino y al Buenos Aires y Rosario, con lo cual se contestan también las observaciones hechas, de que algunas de las líneas que se conceden al Central Argentino arrancan de la línea del ferrocarril Buenos Aires y Rosario y terminan en la línea del Central Argentino, lo que hace suponer la existencia de la fusión. Así se evitaría que el Congreso al resolver esta cuestión de las obras votándola en la forma propuesta, involucrase el problema de la fusión ó inclinase en cierto sentido la opinión del Congreso.

Yo me reservaba hacer esta indicación cuando se tratara en particular el artículo 1°, proponiendo que en vez de decir: «concédese autorización á la compañía del ferrocarril Central Argentino, se dijera, concédese á los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, manteniendo esta relación oficial que siempre se ha mantenido entre las empresas á que se refiere el despacho, y el gobierno.

Por estas razones voy á votar en contra de la indicación del señor diputado por Tucumán doctor López Mañán, á quien le reconozco como á todos los señores diputados el mayor interés porque estas líneas se construyan y que si algún inconveniente tienen en votar el despacho, es porque entienden que por su forma involucra la fusión.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Sin revocar el mandato efectivo que ha hecho la comisión en el señor diputado Candiotti, la comisión me encarga, como representante de la misma de establecer el siguiente concepto: la comisión en particular tomará en cuenta la indicación del señor diputado por Entre Ríos; yo como diputado y particularmente la acepto. Entretanto la comisión considera como más parlamentario que se vote en general el asunto tal como ha sido propuesto por ella.

Sr. Méndez Casariego—Consideraba también como he dicho que correspondía esto á la discusión en particular, pero me anticipaba para ver si se llegaba así á una fórmula que conciliara todas las opiniones.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción de orden formulada por el señor diputado por Tucumán á fin de que el asunto vuelva á comisión.

Sr. López Mañán—Para que pase á la comisión de legislación; no á la comisión de obras públicas que lo ha despachado.

Sr. Ortiz de Rozas — Yo entiendo que no es ese el concepto de la moción.

Sr. Carbó—Sí es ese.

Sr. Ortiz de Rozas — Comprendo que se agregue una comisión á otra, pero no que se le retire su despacho....

Varios señores diputados — Se está votando.

Sr. Presidente—Los términos de la moción han sido expresados en la misma forma que los ha presentado el autor de la moción.

Tenga la bondad de repetir su indicación el señor diputado.

Sr. López Mañán—El fundamento de la moción era que este asunto....

Varios señores diputados—¡La forma!

Sr. López Mañán—Creo que no se gana nada con recursos de procedimiento; que el propósito de la cámara y del señor presidente, al invitarme á que formule la moción, es que nos entendamos.

Yo había expresado que este asunto, estaba á despacho de la comisión de legislación, como también de la comisión de obras públicas; y que, habiéndose pronunciado una de ellas, proponía que se pasara á la otra; bien entendido que la comisión de obras públicas debería despacharlo conjutamente con la de legislación.

Sr. Presidente—La presidencia entiende interpretar el deseo del señor diputado planteando la votación en esta forma: que el asunto, despachado por la comisión de obras públicas, pase á la comisión de legislación.

Sr. López Mañán—Debiendo expedirse conjuntamente con la comisión de obras públicas.

Sr. Presidente—La primera vez lo puse en esa forma y me objetó el señor diputado.

Que el asunto vuelva á la comisión de obras públicas para que, conjuntamente con la de legislación, lo despache.

—Se vota, y resulta negativa.

—Se vota el despacho en general, y es aprobado.

—En discusión el artículo 1º.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Aquí viene la indicación que yo había hecho: redactar en esta forma: «Concédese á las compañías del ferrocarril Central Argentino y Buenos Aires y Rosario la autorización necesaria para construir, de acuerdo con la ley 5315, las siguientes líneas y ramales, etcétera».

Sr. Mitre—Pido la palabra.

De todos los ramales concedidos por este artículo hay uno solo que está fuera de la red del Central Argentino, que es un pequeño ramal de la estación Morteros á Ercilia, que tendrá á lo sumo 25 kilómetros.

Sr. Méndez Casariego—Hay otro: la doble vía de Ballester al Rosario.

Sr. Mitre—También.

Respecto de esos dos ramales, aceptando la indicación del señor diputado por Entre Ríos, creo que se podría hacer una aclaración en el artículo, determinando que se conceden al ferrocarril Buenos Aires y Rosario.

Podría decirse que se concede autorización á la compañía del ferrocarril Central Argentino para construir las siguientes líneas y ramales, y poner todos los que contiene este artículo, con excepción de estos dos, que serían materia de una segunda parte que dijera que se concede autorización á la compañía Buenos Aires y Rosario para construir tales ramales.

Sr. Méndez Casariego—No tengo ningún inconveniente con tal que se salve la idea fundamental.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Voy á pedir que este artículo, que tiene varios incisos, se vote por partes, y desde ya voy á manifestar las razones que van á decidir mi voto en contra del inciso *b* del proyecto: «Desde las inmediaciones de la estación Las Rosas en el ramal á Sastre, hasta la de Villa del Rosario.»

Para expresar mi pensamiento necesito de la gentileza del señor miembro informante de la comisión que me informe qué relación tiene este inciso con el artículo 1.º del despacho de la misma comisión, número 112, página 277, que dice: «Concédese á la compañía del ferrocarril Central Argentino el derecho de construir y explotar una línea férrea que partiendo de la estación Las Rosas, en el ramal de Cañada de Gómez á Sastre, termine en las inmediaciones de la estación Costa Sacate, en el ramal del Pilar á Villa del Rosario.»

Sr. Mitre—Son dos concesiones distintas. Son concesiones que responden á distintos trazados.

La línea de Las Rosas á Costa Sacate debe seguir un trazado más al sur de la línea de Las Rosas á Villa del Rosario.

Sr. Crouzeilles—Muy bien. Como la comisión ha tenido la buena idea de acompañar á su despacho un cróquis de estas líneas, yo encuentro señalado en ese cróquis solamente la línea que partiendo de Las Rosas, pasa á inmediaciones de la Fortuna, atraviesa al norte del paso del Molle, de la línea del feraocarril de Santa Fe, Villa María á San Francisco, y pasando por Villa del Rosario, toca tambien en Costa Sacate, empalmando con otra línea que proyecta llegar al Pilar.

No se ha establecido en ese croquis el recorrido de esa otra concesión. De manera que son dos concesiones que corren en líneas paralelas desde la estación Las Rosas hasta Villa del Rosario.

Yo voy á limitarme á pedir la observancia de una ley existente: es la que se dictó entre los aplausos de esta cámara y después de un discretísimo estudio por parte del Senado, mandando prolongar el ferrocarril Argentino del Norte, desde la estación Deán Funes al Rosario de Santa Fe.

No corro, pues, el riesgo de que al oponerme á la concesión de esta línea se me llame mal santafecino, porque esta prolongación de Deán Funes al Rosario de Santa Fe, está insistentemente pedida por todo el pueblo de la provincia de Santa Fe, tanto del Rosario como de la capital, á fin de que ella se lleve á cabo, y porque la prolongación de este ferrocarril, dándole al Argentino del Norte salida á los puertos de Santa Fe y Rosario, no es una cuestión que pueda decidirse con un criterio provincial, sino que encierra un pensamiento na-

cional: está consignado, está mandado realizar, por medio de una ley del Congreso que está en vigencia.

Existe una superposición de esta concesión, señalada en el mapa, con la prolongación de Deán Funes al Rosario. Esa superposición resulta del croquis que ha acompañado á su despacho la comisión y del mapa qne se ha publicado en la memoria del ministerio de obras públicas, año 1905 á 1906, en que se ve perfectamente la coincidencia de los estudios hechos por el gobierno nacional para prolongar el ferrocarril de Deán Fenes al Rosario, que coinciden exactamente con esta otra línea que concede el despacho.

Por esta razón, voy á votar en contra.

Sr. Mitre—Pongo á disposición del señor diputado el plano especial del expediente de la concesión de Las Rosas á Costa Sacate.

Sr. Crouzeilles—¿Por la Playosa?

Sr. Mitre—Esa es una línea. La línea de que trata el despacho tiene un trazado más al norte de esa.

Sr. Crouzeilles—Allí existe precisamente la superposición de la línea de Deán Fúnes al Rosario con esta concesión.

Sr. Mitre—Sucede, señor presidente, que la providencia ha dotado á la provincia de Santa Fe de un terreno tan fértil y tan adecuado para el desarrollo de las explotaciones agrícolas y de la población, que actualmente se lo disputan diversas compañías de ferrocarriles. La comisión de obras públicas se ha visto asediada por los solicitantes de concesiones en la región comprendida, precisamente, entre Las Rosas y Villa del Rosario: este nombre se repite en los despachos de la comisión á cada momento. La empresa del Central Argentino pide ahora la concesión de una línea entre esos dos puntos. Dias pasados la cámara sancionó un proyecto de una línea del Pozo del Molle á Villa del Rosario y hay otra concesión más despachada favorablemente por la comisión, que va también á esta localidad.

He dicho ya, en repetidas ocasiones que la comisión de obras públicas ha concedido á los señores Virgilio Vangioni y Cía., autorización para construir una línea de Las Rosas á Villa del Rosario, ó propiamente de Las Rosas á un punto llamado Potrero Muerto, que está antes de cruzar la línea del ferrocarril provincial de Santa Fe, entre San Francisco y Villa María, con dos ramales que saliendo de Potrero Muerto, va el uno hasta un punto que se llama Las Varas y el otro hasta una localidad que se llama las Varillas.

Este proyecto de concesión á los señores Vangioni y Cía. sigue exactamente el mismo trazado sancionado por el Congreso entre Deán Funes y Rosario.

Sr. Crouzeilles—¿Ha sido sancionada esa línea?

Sr. Mitre—Sí, señor. Esa línea figura en un programa de ferrocarriles que el Congreso sancionó hace muchos años.

Sr. Crouzeilles—¿La de Vangioni?

Sr. Mitre—No, señor; la de Deán Funes al Rosario. La de Vangioni sigue el mismo trazado y en la respectiva solicitud que figura en el expediente, dicen estos señores: Solicitamos la misma línea que el Congreso ha sancionado; de manera que no podrá el Poder ejecutivo oponernos ninguna objeción respecto de este trazado. Si el gobierno nacional fuera á construir esta línea, respetuosamente retiraremos nuestra solicitud; pero si él no la va á construir, la haremos nosotros.

Bien, señor. La comisión, solicitada de este modo, no ha encontrado una solución más expeditiva que la de aconsejar á la cámara que otorgue esta concesión; que la haga esa compañía ó la haga el gobierno, puede ser discutible; pero entre que la haga la compañía y no la haga el gobierno, me parece que para los intereses de Santa Fe, mejor es que la haga el particular.

Igual procedimiento ha seguido la comisión de obras públicas con relación á la concesión solicitada por los señores Llobet y Cía., que figura en este plano (el orador exhibe un plano) que muestra en líneas coloradas, verdes, continuas y punteadas todas las concesiones solicitadas en esta región, que la comisión ha despachado en todos los casos favorablemente, creyendo con esto servir los intereses agrícolas de las provincias de Santa Fe y Córdoba, y en general, los intereses bien entendidos del comercio y de los transportes nacionales.

Si el señor diputado encuentra objetable el inciso que estamos discutiendo, á él le corresponde indicar una variante que sea más perfecta y la comisión emitirá rápidamente su opinión aquí, si es que la puede formar.

Sr. Crouzeilles—Agradezco infinitamente las explicaciones que se ha ser-

vido suministrarme el señor diputado por la capital. Según los planos que tengo á la vista, la línea mandada construir por ley de la nación sale de Las Rosas, pasa por Los Cardos y por un punto que se llama Los Molles hasta Villa del Rosario, tomando rumbo directo hacia Deán Funes. De manera que nos encontramos con dos despachos de la misma comisión, concediendo dos líneas que se superponen: el despacho referente á la solicitud del señor Vangioni y este despacho del ferrocarril Central Argentino.

Sr. Mitre—No se superponen, señor diputado. Pongo á su disposición el plano donde están trazadas las líneas.

Sr. Crouzeilles—Acabo de verlo.

Sr. Mitre—*(pasando un plano)*—Es otro, señor diputado. En él están las líneas muy bien trazadas.

Sr. Crouzeilles — Perfectamente, cuando venga á la cámara la concesión Vangioni, yo me opondré. Votaré en contra por las razones que voy á dar en este momento respecto de este inciso, porque no podemos afirmar que el estado no vaya á construir la prolongación de Deán Funes á Rosario. Hay una ley que lo manda y el Poder ejecutivo debe cumplir esa ley. Si le faltan fondos debe pedirlos al Congreso.

Sr. Ministro de obras públicas—Está equivocado el señor diputado.

Sr. Crouzeilles—¿Por qué?

Sr. Ministro de obras públicas—Porque es una ley autoritativa y el Poder ejecutivo, en los años que lleva de dictada esa ley, no ha hecho uso de esa autorización, entendiendo que esa línea no debe hacerse por razones que no es oportuno discutir ahora.

El Poder ejecutivo ha mandado estudiar la línea de Deán Funes á Santa Fe y, en estos días, ha dictado un decreto aprobando estos estudios y la traza respectiva, para dar base portuaria al ferrocarril Argentino del Norte, sirviendo con ello regiones que no tienen línea de ferrocarril, y dándole, como digo, por base portuaria, el puerto nacional de Santa Fe, que no por ser del gobierno de la provincia, deja de pertenecer también á la república, á diferencia del puerto del Rosario que, como saben los señores diputados, es objeto de un contrato que durará cuarenta ó cincuenta años.

Por otra parte, entiende el Poder ejecutivo, que la línea de este ferrocarril Argentino del Norte, debe ir por Santa Fe y no por el Rosario, porque este último punto está tan recargado de líneas férreas, tan recargado de tráfico, que difícilmente puede dar cabida á todas ellas, porque es el Rosario adonde convergen todas las líneas férreas de todos los puntos de la república. Mientras que la ciudad de Santa Fe, con un puerto de primer orden, como el que va á tener, se va á encontrar con pocas líneas, y el Poder ejecutivo entiende que la acción del gobierno debe extenderse en cuanto sea posible al mayor número de ciudades.

Se impone esta línea, por esa razón, por ser más conveniente en todo sentido, y porque servirá para ligar las dos grandes redes ferrocarrileras del estado, que son la del Argentino del Norte y la del Central Norte, que como se sabe van á la ciudad de Santa Fe por la línea de San Cristóbal á la misma ciudad. Entonces, podrá hacerse el intercambio de vagones y de tren rodante con mayor facilidad, lo que redundará en gran beneficio del ferrocarril y de los particulares.

De manera que el Poder ejecutivo está resuelto á no hacer la línea de Deán Funes al Rosario, y está resuelto á pedir fondos al Congreso para hacer la línea de Deán Funes á Santa Fe.

Sr. Mitre—Ya ve, el señor diputado, como la comisión ha sido previsora al aconsejar á la cámara la sanción de esta línea, y cómo si el señor diputado le presta su voto á este despacho, contribuirá á que se haga esta línea tan buena y tan conveniente.

Sr. Crouzeilles—Muy diplomático el señor diputado.

Yo me complazco en haber escuchado al señor ministro de obras públicas, esta declaración importantísima, que me anticiparé á hacer llegar á Santa Fe: el gobierno de la nación tiene la resolución de consiruir la prolongación del ferrocarril Argentino del Norte hasta Santa Fe.

En cuanto á la prolongación de la línea de Deán Funes al Rosario, yo creo que podrá llegar el momento en que esta cámara arbitre fondos para que esta línea se haga, porque es una línea nacional.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Yo voy á permitirme apoyar la indicación del señor diputado por Santa Fe, fundado, en este caso, en un informe de la dirección de vías de comunicación,

que tiene fecha 17 de septiembre de 1906. El informe fué pedido por las comisiones de obras públicas y de legislación, y la dirección de vías de comunicación contestó la consulta solicitada en esta forma:

«Las comisiones de legislación y de obras públicas de la honorable Cámara de diputados solicitan informes del ministerio de obras públicas sobre la nueva propuesta que presentan las empresas de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, pretendiendo que sirva de base á la ley de fusión de ambas compañías».

Y en seguida, refiriéndose á este primer ramal proyectado, de Las Rosas á Villa del Rosario, decía lo siguiente:

«No puede ser concedido, pues vendría á anular gran parte de la línea nacional de Deán Funes al Rosario establecida por la ley número 4265».

Creo que no puede ser más concluyente el informe expedido por la dirección de vías de comunicación, el que desgraciadamente está, como se ve, en contra de la opinión de la comisión.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Por breves momentos, para manifestar mi opinión en un todo de acuerdo con la del señor diputado preopinante.

Tengo á la vista un informe del ministerio de obras públicas, muy posterior á esa fecha, á propósito de la concesión Vangioni, que figura en un expediente que se me acaba de traer.

«Dice el ingeniero Schneidewind: El trazado propuesto por los concesionarios, es exactamente el mismo que el estudiado por cuenta del gobierno nacional entre Rosario y Potro Muerto, de la línea de Rosario á Dean Funes.

Como se nota en el plano que se acompaña, el trazado propuesto se aproxima al de las líneas solicitadas por los señores José J. Llovet y Touret, Delfin Vieyra y el ramal pedido por el ferrocarril Central Argentino, y puede considerarse calcado del que por cuenta del gobierno nacional se ha practicado.

Por esta coincidencia ó superposición de trazados, el pedido del señor Vangioni no modifica el estado actual de cosas, porque se trata de una línea que no altera el número de las que se han solicitado para servir esa rica é importante zona, que sólo será posible construirla en el caso de que el gobierno nacional desista de realizar su construcción, para permitir el ejercicio de las iniciativas particulares.»

De manera que según este informe la concesión cuyo despacho ha hecho la comisión para el señor Vangioni, es el trazado de la línea de Rosario á Deán Funes.

Sr. Pera (C. L.) — Pido la palabra.

Lo que acaba de decir el miembro informante, no hace sino confirmar una vez más lo que todos ya sabemos demasiado; que la dirección de vías de comunicación tiene diversos dictamenes y juicios distintos, según los tiempos y según las empresas.

Ahora, en cuanto á la construcción ó no construcción de la nueva línea, la explicación que se me ha dado no me satisface. Estoy muy conforme con que se construya la línea de Deán Funes hasta Santa Fe, pero no lo estoy, de ninguna manera, con que por esa razón se suprima la construcción de la línea desde Deán Funes al Rosario. Por consiguiente he de votar de acuerdo con el primer informe técnico de la dirección de vías de comunicación; y en contra, diametralmente en contra de su contradicción actual.

Aun en el caso de que se pensara en renunciar á la línea autorizada por la ley, una opinión manifestada por la comisión ó por el señor ministro no autorizaría jamás para dar por retirada esa ley, antes de que el Congreso disponga derogarla.

Este ramal debe ser rechazado, porque, según la opinión técnica de la dirección de vías y comunicación, viene á perjudicar los intereses del Rosario, y yo le he de negar mi voto, entendiendo cumplir de esta manera mi deber como diputado por Santa Fe.

Sr. Presidente—La presidencia, de acuerdo con la indicación hecha por el señor diputado por Entre Ríos y aceptada por la comisión de obras públicas procederá á hacer votar por partes el artículo 1º, según la opinión manifestada por el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Vivanco—¿Se va á poner á votación todo el artículo ó se va á votar por incisos?

Sr. Presidente—Por incisos.

Sr. Vivanco—Muy bien.

Sr. Van Gelderen—Deseo que se tome nota de la indicación de que artículo que no se observe, se dé por aprobado.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Así se hará.

—Se vota:

Artículo 1º Concédese autorización á la Compañía del ferrocarril Central Argentino para construir, de acuerdo con la ley 5315, las siguientes líneas y ramales, y resulta afirmativa.

—Se lee:

a) Desde la estación Sastre hasta la de María Juana ó sus inmediaciones.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.
Como esta línea ó ramal toca las dos líneas y se ha hecho indicación para que se vote por separado lo que corresponda á cada una de las dos empresas, perteneciendo la estación Sastre á la línea del Central Argentino y María Juana á la del Buenos Aires y Rosario, yo hago indicación para que se postergue la discusión de este inciso incluyéndolo en el de las líneas que deben ser construidas por las dos empresas y no por una sola.

Sr. Candioti—Pido la palabra.
La estación Sastre pertenece al Central Argentino y es estación terminal; me parece que un ramal que arranca del tronco general de la línea, puede ir á cualquier parte, como ocurre en el presente caso, aún cuando la estación María Juana pertenezca á otro ferrocarril.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.
Hacía la indicación precisamente teniendo en cuenta lo que dispone el artículo 4º del mismo despacho, que dice: «El trazado de estas líneas deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores».

Estando como están las estaciones Sastre y María Juana á tres ó cuatro leguas de distancia, es evidente que esta línea tendría que afectar una concesión anterior, sobre la cual el Congreso no se ha pronunciado todavía.

No hay que olvidar que estamos tratando estos ramales separadamente y como pertenecientes á dos compañías distintas, no reconociendo la fusión. Entonces, no podemos sancionar un ramal que parte de una estación de una compañía para ir á una estación de la otra, sin afectar una concesión que debe ser respetada por la ley.

En este sentido, propongo que este inciso, que afecta los intereses de las dos empresas, sea postergado hasta el final del artículo, empezando por tratar ahora los que sean de exclusivo interés para el Central Argentino.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.
La comisión ha aceptado que se modifique el inciso *e* que dice: «Desde la estación Morteros hasta la de Ercilia ó sus inmediaciones».

Ese inciso formaba parte con este primero, que se está tratando, del proyecto del ejecutivo. Así, pues, se podría sancionar en la forma primitivamente proyectada, sumando el inciso *a* con el inciso *e*.

Sr. Candioti—Pido la palabra.
Podría salvarse el inconveniente indicado por el señor diputado por Santa Fe suprimiendo la referencia á la estación de María Juana y diciendo simplemente que la línea llegará hasta María Juana, porque María Juana es una colonia, que tiene una estación de ferrocarril como puede tener dos ó tres. Siendo Sastre estación terminal del Central Argentino, la empresa ha podido pedir en cualquier momento la prolongación de la línea á cualquier parte.

Sr. Presidente—¿El señor diputado por Santa Fe está conforme con la redacción propuesta por la comisión?

Sr. Pera (C. L.)—En la inteligencia de que no se trata sino de una sola empresa, sí.

—Se aprueba el inciso en la siguiente forma: «*a*) Desde estación Sastre hasta María Juana».
—Se vota el inciso *b* y se aprueba.

Sr. Crouzeilles—Pido rectificación de la votación.

—Se rectifica y da el mismo resultado.
—En discusión el inciso *c*.

Sr. Vivanco—Pido la palabra.
No he de formular oposición al despacho de la comisión, sino simplemente hacer una pregunta, en la seguridad de que la contestará satisfactoriamente y hará desaparecer la duda que tengo.

No he podido todavía darme cuenta exacta si efectivamente no hay ninguna relacion entre este despacho y el que

aconseja la comisión de hacienda respecto del arrendamiento del ferrocarril Andino.

La razón que tengo es la siguiente: los antecedentes del asunto, el plan del gobierno que consiste en la enagenación del Andino, el plan del arrendamiento, y este despacho que discutimos actualmente, por el cual se conceden al ferrocarril Central Argentino diversos ramales en una de las más ricas regiones de la república.

Como no se ha resuelto todavía por el Congreso que la línea del Andino sea enagenada, ni que sea arrendada, quiere decir, que si la resolución fuera que quede en poder del estado, será el caso de entrar á discutir la posibilidad de darle mayor importancia prolongando la línea desde el punto más conveniente, para llevarla hasta el Rosario de Santa Fe ó á cualquier otro punto, sobre el Río Paraná, que se indicara.

Me parece que si de antemano concedemos estos ramales, y ahí viene mi pregunta, y después se resuelve que el ferrocarril Andino quede de propiedad del estado, podrían estos ramales afectar su prolongación hasta el Rosario ó algún otro punto sobre el Paraná, como he dicho.

Sr. Mitre—Si el señor diputado vé el plano...

Sr. Vivanco—Lo he visto.

Sr. Mitre—...encontrará su pregunta satisfecha.

La línea á que se refiere el inciso *c* que estamos discutiendo, y al que debe restringirse la discusión, corta la línea del Andino en ángulo casi recto...

Sr. Vivanco—En Vélez Sarsfield.

Sr. Mitre...—En Vélez Sársfield y llega á Cruz.

Sr. Vivanco—Extremo del ferrocarril Oeste Santafecino y actualmente del Central Argentino, también.

Sr. Mitre—De manera que esa línea que corta en ángulo casi recto la del Andino, no hace sino separarse de ella á medida que se prolonga á un lado y á otro, y no tiene nada que ver con la zona de explotación del ferrocarril Andino.

La línea de Chucul arranca entre las estaciones Río Cuarto y Chucul, va á Córdoba y no tiene, tampoco, nada que hacer con el ferrocarril Andino, si no es traerle un suplemento de tráfico entre Chucul y Río Cuarto.

No hay duda que si hubiera en Santa Fe un sólo ferrocarril, ganaría más que habiendo una docena. Si este ferrocarril fuera el Andino, de propiedad fiscal, el fisco tendría la satisfacción de poseer una línea sumamente productiva; pero la provincia de Santa Fe sería una region condenada al atraso.

La multiplicación de las líneas férreas trae consigo el abaratamiento de los transportes, los estimula y propende—no hay para qué decirlo, porque es bien sabido—propende, como ningún otro factor, al adelanto de la región.

Leí el otro día un aforismo á propósito del desarrollo de los ferrocarriles de los Estados Unidos, que dice que si un hombre invierte cien pesos de su peculio en una obra de interés general contribuye indirectamente al adelanto de su país; pero que si los invierte en acciones de ferrocarril, entonces tiene el derecho á ser considerado como un obrero del progreso de su país.

No se puede hacer en términos más expresivos el elogio de los ferrocarriles como factores de adelanto.

En este caso, no puede aducirse cuestión de competencia entre la línea fiscal del Andino y las líneas inmediatas que se construyen, porque ni siquiera hay tal competencia. Las líneas que actualmente se acuerdan por este despacho no le quitarán tráfico al Andino: al contrario; impulsarán, como he dicho, el progreso y desarrollarán la población de aquella región y su producción, y entrando el Andino á hacer los arreglos de tráfico, como lo hacen todas las empresas entre sí cuando las hay distintas que sirven una misma región, tendrá todas las condiciones apetecibles para ser una empresa productiva. Así, que todo el temor que puede abrigar al respecto el señor diputado, me parece que no es fundado y que puede prestar su voto á la sanción de este asunto.

Sr. Vivanco — Estoy de perfecto acuerdo con todas las declaraciones que ha hecho el señor presidente de la comisión. Nadie puede discutir que no sean un progreso los ferrocarriles pues estamos viendo los servicios que prestan al país; ni tampoco ¿cómo voy á desconocer que conceder la construcción de líneas forroviarias á distintas empresas, traería el abaratamiento de los fletes?

Pero aquí se trata de conceder á una misma empresa. Por consiguiente, la consecuencia del abaratamiento de los transportes no puede presentarse como argumento.

Me parece quo no ha sido compren-

dida mi pregunta. Yo no hago oposición al despacho: he hecho solamente una pregunta, y la voy á concretar, entonces: si este ramal que se concede de la estación Vélez Sarsfield á La Cruz, impediría que si el gobierno quedase siendo propietario del ferrocarril Andino, pueda construir otro ramal que saliera de General Dehesa, de Cabrera ó de cualquier otro punto próximo...

Sr. Crouzeilles—Lo impide.

Sr. Vivanco...y llegue al Rosario. Esa es mi pregunta: que sea este ramal al norte del que se concede, ó al sur, no puedo afirmarlo. Deseo únicamente saber si queda la posibilidad de que el Andino, siendo propiedad del Estado, pueda extenderse por medio de un ramal de cualquier punto de su línea hasta el Rosario ó hasta el río Paraná, concedido este ramal de Vélez Sarsfield á La Cruz.

Sr. Crouzeilles—Esa línea le deja una zona de 25 kilómetros al ferrocarril Central Argentino á Córdoba, y otra de 35 kilómetros al sur de la línea de Río Cuarto á Villa Constitución. ¿Cómo no lo va á impedir?

Sr. Mitre—Creía que el señor diputado estaba haciendo la defensa del despacho de la comisión...

Sr. Crouzeilles—No puedo hacerla.

Sr. Mitre—En los términos en que ha despachado la comisión, deja una zona de 25 kilómetros...

Sr. Crouzeilles—Pero impide la prolongación del Andino por ese rumbo.

Sr. Mitre—Pero el Andino corre normalmente á esta línea, no corre paralelamente.

Sr. Crouzeilles—Impide la prolongación..

Sr. Mitre—La prolongación correrá igualmente.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Sr. Vivanco—Quiero saber esto...

Sr. Ministro de obras públicas Voy á contestar en dos palabras al señor diputado por Córdoba.

Esta línea, de que habla este artículo ¿impide ó no, pregunta el señor diputado, la extensión de una red apoyada sobre el ferrocarril Andino?

Yo le contestaré muy sencillamente. Si no impide, no hay nada en discusión.

Sr. Vivanco—¡Claro!

Sr. Ministro de obras públicas Si impide, llegaremos á esta conclusión... porque me parece que en caso que impida, votará en contra.

Sr. Vivanco — No, señor, todavía no.

Sr. Ministro de obras públicas Llegaremos á esta conclusión: que todas las líneas del estado alguna vez pueden ser prolongadas ó necesitar ramales en un sentido ó en otro, y entonces no se debe conceder á empresas particulares que pasen cerca de aquéllas, ni que las crucen siquiera, y no digo empalmar con ellas, ni menos tener recorridos paralelos!

Sería preciso dejar establecido que para que los ferrocarriles del estado puedan vivir y desenvolverse, es necesario que ninguna empresa particular de ferrocarriles vaya á colocar sus rieles cerca de la zona que atraviesan; es decir, que es indispensable condenar al atraso á todas las regiones que tienen la fortuna de tener cerca de ellas un ferrocarril del estado! Me parece que este no es el criterio con que se pueda examinar estas cuestiones.

Sr. Vivanco—No es el mío tampoco. Pido la palabra.

Voy á invertir la cuestión que acaba de plantear el señor ministro: es decir que para conceder ramales á particulares, es necesario sacrificar las líneas del estado. Eso sería lo inverso.

Sr. Ministro de obras públicas Pero un poco forzado.

Sr. Vivanco—Tan forzado como la consecuencia que saca el señor ministro.

La forma correcta es armonizar los intereses del estado con los particulares.

Sr. Ministro de obras públicas —Perfectamente; esos intereses están armonizados en este despacho.

Sr. Presidente—La presidencia desea que no se fuerce el reglamento ni de una parte ni de otra.

Sr. Vivanco—Lo que debe buscarse es armonizar.

Veo con sentimiento que no he sido comprendido.

Yo no me opongo á esta concesión. He hecho esta pregunta: en el caso de no ser enagenado el ferrocarril Andino, ni de ser arrendado,—es cuestión que está pendiente de la cámara—¿queda la posibilidad de sacar un ramal de cualquier punto de su trayecto, que vaya al Rosario ó al río Paraná?

Esa es toda mi pregunta.

Sr. Ministro de obras públicas La posibilidad material, sí; la posibilidad económica, lo dudo.

Sr. Vivanco—Pero ¿hay posibilidad material?

Sr. Ministro de obras públicas Sí, señor.

Sr. Vivanco—Concedido este ramal ¿hay alguna razón que se oponga á que se construya por el Andino un ramal paralelo?

Sr. Ministro de obras públicas Ninguna.

Sr. Vivanco — Perfectamente; entonces, no hay nada en discusión, y no veo la necesidad de votar en contra.

Sr. Presidente—No habiendo nada en discusión, queda aprobado el inciso.

Sr. Secretario Ovando—El inciso *e* entiendo que corresponde al ferrocarril Buenos Aires y Rosario. Quedaría así: «Concédese igualmente al ferrocarril Buenos Aires y Rosario, de acuerdo con la ley 5315, un ramal desde la estación Morteros hasta la de Ersilia ó sus inmediaciones.»

Sr. Presidente — Queda aprobadc el inciso en la forma que se ha leído.

Sr. Orzábal—Pido la palabra.

Propongo que como inciso *f* de este artículo se agregue la construcción de un pequeño ramal entre Gálvez y Larrechea con el propósito de acortar las distancias entre las capitales de las provincias de Santa Fe y Tucumán.

Actualmente el recorrido tiene que hacerse en mayor extensión, porque la traza llega á Irigoyen y luego retrocede. Habría, pues, gran conveniencia en que el Congreso acortara la distancia lo más posible, evitando asi mayores gastos.

Sr. Presidente—¿Quiere precisar el agregado el señor diputado?

Sr. Orzábal—Sí, señor.

Propongo como inciso *f* «Un ramal que partiendo de la estación Gálvez termine en la de Larrechea, del ferrocarril Buenos Aires al Rosario.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Tratándose de un ramal de pequeña extensión, en una zona cubierta ya por las dos lineas, la comisión no tiene inconveniente alguno en aceptarlo.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

El señor diputado por Santa Fe propone como inciso *f* su indicación; pero yo le haría observar que tratándose de un ramal de la línea del ferrocarril de Buenos Aires y Rosario, podría proponer su indicación como segunda parte del inciso anteriormente sancionado.

El inciso tendría asi dos partes: primera, el ramal de Morteros á Ersilia; segunda, el que propone el señor diputado.

Sr. Orzábal—No hay inconveniente.

Sr. Presidente—Entonces quedará como segundo inciso del artículo nuevo.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Como se trata de un asunto de índole análoga al que acaba de proponer el señor diputado por Santa Fe, voy á pedir á la comisión que agregue al nuevo inciso una prolongación del ramal que actualmente tiene ese ferrocarril, de Tucumán á Chañar hasta un punto conveniente de la provincia de Salta.

Se trata de estudios que según entiendo tiene hechos ya el ferrocarril. Esa prolongación servirá una zona importante de maderas.

Sr. Candioti—¿Podría saberse qué extensión tiene el ramal que propone el señor diputado?

Sr. López Mañán—De cincuenta á sesenta kilómetros.

Sr. Méndez Casariego — Pido la palabra.

Me parece que siguiendo en este orden de indicaciones podría llegarse á conceder una cantidad de líneas que las empresas no han pedido y que las harán ó no según les convenga.

Si se tratara de líneas del estado, entonces podríamos agregar las que nos parecieran convenientes; pero tratándose de líneas particulares, si estos ramales no han sido pedidos, nos exponemos á que no los hagan. Son casi leyes contratos...

Sr. López Mañán — Casualmente porque se trata de leyes contratos, que han de reducirse á escritura pública después, es que cada una de las partes, el estado en este caso, hace su propuesta al sancionar la ley.

Más que todo se trata de un ramal de pequeña extensión.

Sr. Presidente— ¿Cómo redactaría el señor diputado el agregado al inciso?

Sr. López Mañán—Y prolongar el ramal desde la estación Chañar hasta un punto conveniente de la provincia de Salta.

Sr. Candioti—Yo no podría contestar á nombre de la comisión.

Sr. Orzábal—Que se voten los agregados; ya la comisión ha aceptado el que yo propuse.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Voy á llamar la atención sobre este

hecho. Parece indudable que fuera indiferente poner ó no en la ley de concesión estos ramales; desde que quedaría la empresa en el caso de aceptar ó de no aceptar.

Pero estas leyes establecen penalidades para los casos de no cumplir con lo que en ellas se dispone. Se establece que desde el primer momento la empresa hará un depósito de 25 pesos por kilómetro de línea concedida, y entonces no sé cómo podría obligarse á una empresa á que haga este depósito sobre líneas que no ha pedido.

Sr. Presidente—Se va á votar las proposiciones hechas.

—Se vota: «Un ramal que, partiendo de la estación Gálvez, termine en la estación Larrechea del ferrocarril Buenos Aires y Rosario» y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se va á votar el nuevo inciso propuesto por el señor diputado por Tucumán.

Sr. Secretario Ovando—«Prolongación del ramal desde la estación Chañar hasta un punto conveniente de la provincia de Salta».

Sr. López Mañán—Una modificación: «hasta el límite de la provincia de Salta».

—Se vota y resulta negativa.

—En discusión el artículo 2°.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

Hay un error evidente en la impresión de la orden del día. No puede ser *trocha angosta de 1m676*, debe decir simplemente trocha de 1m676.

—Se da por aprobado, con la supresión indicada.

—En discusión el artículo 8°.

Sr. Ruiz Moreno—Pido la palabra.

Encuentro que la cláusula penal que establece el segundo párrafo de este artículo no es eficaz y no será bastante; y digo que no será bastante ni es eficaz, porque entre los ramales que se conceden á esta empresa, figuran dos, el que irá de Cruz Alta hasta la ciudad de Córdoba, y otro que desprendiéndose del mismo, en las inmediaciones de Río Tercero, llega y empalma con el ferrocarril Andino en las inmediaciones de Río Cuarto, constituyendo así una línea casi directa desde la ciudad de Córdoba á Río Cuarto. Si los señores diputados fijan su vista sobre el mapa, verán que ese es un ramal de los que se llaman de retroceso, es decir, un ramal que seguramente no va á dejar durante mucho tiempo beneficios á la empresa.

Tengo mis razones para afirmar que este ramal lo impuso, por decir así, el Poder ejecutivo á la empresa, velando por los intereses bien entendidos del país.

Si no se llegase ahora á ejecutar ese ramal de Córdoba á Río Cuarto, ya no habría posibilidad de que lo hiciera otra empresa, durante un tiempo que no alcanzo á poder concretar, por la naturaleza misma de ese ramal, entre dos ciudades del interior, sobre todo, entre regiones despobladas, y sin salida al litoral.

Ese ramal, que irá de norte á sur, no ha de ser pedido por ninguna empresa, porque no ha de convenir hacerlo. Entonces se corre el riesgo de que la empresa del Central Argentino, si no se le impone una cláusula más eficaz, haga solamente los ramales que le convenga hacer, y no ése.

Como el Poder ejecutivo ha hecho hincapié en esta cuestión, yo, coadyuvando á esa acción beneficiosa, y mirando por los intereses bien entendidos de la provincia que represento, voy á proponer una cláusula penal eficaz, que en realidad obligue á la empresa á construir ese ramal, porque establecer en este caso una multa de cuarenta mil pesos si no termina las obras, es sencillamente imponerle una condición muy fácil de cumplir.

Ese ramal, como digo, va á representarle varios millones de pesos, y una cláusula penal de cuarenta mil pesos no es eficaz, si se quiere realmente que él sea construído.

En este concepto, si la comisión no encuentra otra forma más conveniente, yo propondría el cambio del segundo párrafo en los siguientes términos: «La compañía incurrirá en una multa de cuarenta mil pesos por cada mes de retardo si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido».

El señor ministro, que está presente, puede rectificar ó ratificar lo que acabo de decir, sobre las ventajas que tendría la provincia de Córdoba en toda su zona intermedia, con la realización de este

ramal, si es ó no cierto que la empresa entiende que le dará pérdidas, y que sólo ha sido establecido como compensación de los inmensos beneficios que le dejarán.

Sr. Candioti—La comisión se ha limitado á establecer una multa si las obras no se terminan dentro de los plazos establecidos, sujetándose á lo dispuesto en la ley general.

Podría ocurrir el peligro que veía el señor diputado por Córdoba, con mucha razón.

Sr. Ruiz Moreno—Yo he insinuado esto porque se trata de un caso *sui generis*, especialísimo: no se trata de una concesión de ramales, sino de un ramal impuesto á la empresa.

Sr. Candioti—Tiene perfecta razón el señor diputado: se trata de un conjunto de ramales algunos de los cuales, efectivamente, podría no convenirle hacerlos, incurriendo en la multa correspondiente.

Si el señor diputado estima que la multa es poco, con relación al costo del ramal, puede proponer alguna otra mayor, porque el proyecto ha sido redactado de acuerdo con el articulo 3º de la ley general, que dice: que en cada concesión se fijarán los plazos dentro de los cuales se practicarán los trabajos y se establecerán las multas en que incurra el concesionario si las obras no se terminan dentro del plazo convenido.

Entonces la comisión ha fijado la multa en 40.000 pesos, si las obras no se terminan en el plazo convenido.

Si al señor diputado le parece poco, puede proponer otra cantidad mayor.

Sr. del Barco—Hay una ley que establece una multa mensual.

Sr. Mitre—El artículo 6º de la ley general.

Sr. Ruiz Moreno—El art. 6º de la ley será ineficaz, por esta razón: porque como de los doscientos y tantos mil pesos que depositará esta empresa se le disminuirán cantidades á medida que vayan adelantando los trabajos de construcción, á este ramal lo dejará para el último momento, cuando sólo tenga en depósito 20 ó 30.000 pesos.

Total; siempre estamos en una multa de 30 á 40 000 pesos para un ramal que es la condición *sine qua non* de todos los demás.

La ley se ha referido á ramales que solicitan las empresas por conveniencia propia; pero hay casos en que—y el mismo autor de aquella benéfica ley se explicará—esas multas son ilusorias, como sucede en este caso. Insisto: si hubiera la posibilidad de que otra empresa hiciera ese ramal, no habría inconveniente; pero pasarán cincuenta años y ninguna empresa lo construirá, si ésta no lo lleva á cabo, pues queda comprendida entre ramales de la misma empresa.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

La ley de ferrocarriles fija dos clases de multas; para no pecar por defecto, ha duplicado las multas á los concesionarios de ferrocarriles que no cumplan su concesión: una multa que fija el Congreso y otra que fija el Poder ejecutivo. La que fija el Congreso, la propone la comisión en este caso en 40.000 nacionales. Si la compañía del Central Argentino no hace en el tiempo determinado las obras que se le conceden, queda el artículo 6º de la ley que aplica el Poder ejecutivo, y que establece lo siguiente: por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos, la empresa abonará una multa que establecerá el Poder ejecutivo en el pliego de condiciones y que se tomará del depósito de garantía; si agotado el depósito la empresa llegase en su retraso á más de dos meses, la concesión quedará caduca en la parte no cumplida.

Sr. Ruiz Moreno — Exactamente: caducará respecto de ese ramal.

Sr. Mitre—El señor diputado encuentra que el depósito se va á agotar y que no habrá cómo hacer efectiva la multa; pero la empresa del ferrocarril Central Argentino tiene otros bienes sobre los que puede hacerse recaer la penalidad legal; de manera que existirá siempre la responsabilidad.

Ahora, si á la empresa del ferrocarril no le conviene hacer esta línea, lo manifestará al Poder ejecutivo y hará las gestiones ante él. La ley, al fin y al cabo, es ciertamente autoritativa: autoriza á la empresa á hacer estas líneas. La ley general determina que por cada kilómetro de vía, tienen que depositarse doscientos nacionales y que se tiene que firmar el contrato á los seis meses. Si el Central Argentino no acepta estas condiciones, la línea no se hará; pero si se resuelve, desde luego tendrá que garantir la ejecución de aquello á que se compromete.

Así es que el señor diputado no debe abrigar esos temores. Por lo pronto una suma de 40.000 pesos no la pierde

una empresa por el gusto de perderla. La ley no le obligará á hacer este ramal, si no quiere hacerlo; posiblemente, no tendrá mayor interés en hacerlo.

Sr. Ruiz Moreno—¿Entonces, no lo va á hacer?

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

Además de la ley, señor presidente, hay una vinculación de derecho entre las compañías y el Poder ejecutivo que se establece por contrato; luego viene también, por parte del Poder ejecutivo, la facultad de aprobar ó no los planos. Si las empresas fueran á construir la parte que les conviene y dejaran de llevar á cabo la construcción de lo que les conviene menos, el Poder ejecutivo está en libertad de no hacer el contrato por ninguna de las líneas y de no aprobar los planos de ninguna línea.

Si el señor diputado ha reconocido que el Poder ejecutivo atendiendo los intereses de aquella región servida por esta línea, le ha exigido á la empresa la construcción de ella, la que entre otras ventajas tiene la de darle una línea férrea á las tierras que se van á irrigar por medio del dique del Río Tercero, es claro que no va á abandonar la situación en que se encuentra para poder obligarla. El señor diputado puede estar seguro que la empresa no hará ninguna ó hará todas las líneas.

Sr. Ruiz Moreno—Después de las manifestaciones del señor ministro no insisto, señor presidente.

—Se da por aprobado el artículo en discusión.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. En vista de lo avanzado de la hora, hago moción para que pasemos á cuarto intermedio.

Sr. Presidente—Invito á la cámara á pasar á cuarto intermedio.

—Así se hace, siendo las 8 p. m.

SEPTIEMBRE 11 DE 1908

40ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 22ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Barraza, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carles (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Drago, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (L.), García Vieyra, Gigena, Gonnet, Grandoli, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Ibáñez, Iriondo, Lacasa, López Mañán, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terrosa, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Acosta, Freyre, Garrido, Goenaga, González Calderón, López, Roca, Ruiz Huidobro, Terán.—**Sin aviso:** Amaya, Bejarano, Campos, Fernández, García (A.), Mugica, Rivas, Varela.

SUMARIO N.º 40

1

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley autorizando el gasto de cien mil pesos en la preparación del **censo general de educación** en la república.

2

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley autorizando á gastar 14.715.62 pesos oro sellado en el **pago de honorarios** adeudados á los señores Levesey Sons y Henderson.

3

Comunicaciones del Senado.

4

Despacho de las comisiones.

5

Diversas **peticiones particulares.**

6

Moción para tratar sobre tablas una solicitud de las hermanas terciarias franciscanas de Tucumán, solicitando un **subsidio** para un establecimiento de caridad.

7

Licencia al señor diputado G. del Barco para faltar á cuatro sesiones.

8

Lectura de una solicitud de los señores L. González Victorica y Cía., referente á un aparato para el **control de alcoholes,** y moción para dirigir una **minuta de comunicación** al Poder ejecutivo, relativa al asunto.

9

Proyecto de ley, por el señor diputado P. Olaechea y Alcorta, reglamentando el uso del **derecho de veto** del Poder ejecutivo.

10

Proyecto de ley, por el señor diputado Manuel Cariés, autorizando la adquisición de dos **bibliotecas del doctor Enrique García Mérou.**

11

Proyecto de ley, por el señor diputado Juan A. Argerich, sobre creación de una **cámara de apelaciones en el territorio de la Pampa Central.**

12

Proyecto de ley, por los señores diputados Carlos Carlés y Manuel Carlés, declarando no comprendidas en el veto del Poder ejecutivo las pensiones referentes á **deudos de guerreros del Paraguay.**

13

Aprobación de un proyecto de ley acordando un subsidio de 80.000 pesos á las hermanas terciarias franciscanas de Tucumán, para un **establecimiento de caridad.**

14

Aprobación de una minuta de comunicación al Poder ejecutivo, pidiéndole la remisión de antecedentes referentes al aparato inventado por los señores González Victorica y Cía. para el **control de alcoholes.**

15

Moción para dar preferencia en la presente sesión á los despachos relativos á **jubilaciones y pensiones.**—Se resuelve continuar con la **orden del día.**

16

Termina la consideración del despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á las empresas de los **ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario** á construir varias líneas y ramales, una **estación terminal** y á ejecutar varias obras complementarias.

17

Mociones de preferencia en favor de los siguientes asuntos: *a*) **pensión** á las nietas del general Sarmiento; *b*) proyectos de ley relativos á tres solicitudes: una de los señores Vangioni y Cía., otra de los señores Llobet y Cía., y otra de los señores Villamayor y Cía., sobre **construcción de ferrocarriles.**

18

Moción para tratar con preferencia un despacho de la comisión de obras públicas relativo á **obras de irrigación** en el Río Tercero.

19

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **pensión** á las nietas del general Domingo Faustino Sarmiento.

20

Moción para tratar en la sesión del lunes próximo los despachos relativos á **pensiones y jubilaciones.**

21

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un **crédito suplementario** al ministerio de obras públicas por pesos 192.000 para refuerzo de varios ítems de su presupuesto.

22

Mociones é indicaciones relativas al **orden para el despacho de los asuntos.**—Se fija la sesión del lunes para tratar los despachos relativos á **pensiones y jubilaciones.**

—En Buenos Aires, á 11 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión á las 8 y 55 p. m.

1

CENSO DE EDUCACIÓN

Buenos Aires, agosto 27 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

Al dictar vuestra honorabilidad la ley de 6 de junio de 1888 dispuso que el censo general de educación en la república, debía renovarse periódicamente; y el Poder ejecutivo creyendo llegada la oportunidad, ya que van á cumplirse veinticinco años de realizada la primera operación censal, dictó el decreto de 28 de julio próximo pasado, que en copia legalizada acompaño, designando la comisión á cuyo cargo queda llevar á la práctica tan delicada labor.

Los beneficios que trae aparejada la formación del censo, se consignan en la nota del señor ministro de justicia é instrucción pública que original remito y en cuyo mérito á vuestra honorabilidad pido quiera prestar su sanción al proyecto de ley que autoriza la inversión de cien mil pesos moneda nacional para atender los gastos que ocasione la preparación del trabajo

Dios guarde á vuestra honorabilidad

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de 100.000 pesos moneda nacional de curso legal en los gastos que demande la preparación del censo general de educación en la república.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

IRIONDO

Buenos Aires, julio 31 de 1908.

A su excelencia el señor Ministro de hacienda de la nación.

En cumplimiento de lo establecido por la ley de 6 de junio de 1883, el Poder ejecutivo dispuso por decreto de fecha 23 del presente mes, la formación de un censo general de educación de la república, no sólo con el objeto de obtener los antecedentes necesarios para basar sobre ellos una legislación eficaz, sino también para procurar una distribución equitativa y acertada entre las diversas secciones de la república, de los recursos que el erario nacional destina al fomento de la instrucción pública.

Como el decreto determina que á la mayor brevedad se proyecte y se presente á la aprobación del Poder ejecutivo el plan completo de dicho censo, y el gobierno carece de recursos para atender las exigencias que demande la preparación de ese trabajo, cuyo comienzo no es posible demorar hasta la vigencia del presupuesto para el año próximo, en cuyo proyecto se ha incluído la partida para costear los gastos correspondientes, tengo el agrado de dirigirme á V. E. pidiéndole, de conformidad con lo establecido por disposiciones vigentes, quiera servirse enviar al honorable Congreso el mensaje y proyecto de ley respectivo, solicitando un crédito extraordinario de cien mil pesos moneda nacional, para satisfacer los gastos que ocasione la preparación del trabajo mencionado, y de acuerdo con el artículo 48, del decreto del Poder ejecutivo que dispuso la formación del censo general de educación de la república.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar á V. E. las seguridades de mi consideración más distinguida

R. S. Naón

(*A la comision de presupuesto*).

2

PAGO DE HONORARIOS

Buenos Aires, septiembre 4 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

El ministerio de obras públicas comisionó á los señores Levesey Son y Henderson, de Inglaterra, para inspeccionar y comprobar la bondad del material empleado en la construcción de cuatrocientos vagones que se destinaban al servicio del puerto de la capital, adquiridos en la fábrica The Leeds Forge, y por cuyo trabajo, según cláusula establecida en el contrato respectivo, gozarían de una comisión equivalente al 2 1/2 % del valor total que importaba la adquisición.

Los referidos señores se han presentado reclamando el pago de los honorarios devengados, según se impondrá vuestra honorabilidad por el expediente que original acompaño, y en cuya virtud el Poder ejecutivo ocurre á vuestra honorabilidad pidiéndole quiera sancionar el proyecto de ley adjunto, autorizando el pago que se gestiona.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para abonar á los señores Levesey Son y Henderson, de Inglaterra, ó á su representante en ésta, la suma de catorce mil setecientos quince pesos sesenta y cinco centavos oro sellado ($ 14.715.65) que importa lo que en concepto de comisión les corresponde por la inspección practicada de los cuatrocientos vagones construídos en la fábrica The Leeds Forge.

Art. 2° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión auxiliar de presupuesto*).

3

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley acordando pensión á las señoritas Ecelvina y Pastora Gándara Griman. (*A la comisión de peticiones*).

—Proyecto de ley autorizando al Poder eje-

cutivo á devolver al vicario foráneo de la iglesia matriz de Catamarca la cantidad de mil ciento sesenta y dos pesos diez centavos oro sellado, pagados por derecho de aduana por la introducción de materiales de construcción para obras en la iglesia matriz de aquella ciudad. (*A la comisión de presupuesto.*)

SANCIÓN DEFINITIVA:

—Proyecto de ley sobre provisión de agua filtrada á la ciudad de Chilecito. (*Al archivo*).

—Proyecto de ley ampliando en 581.278 pesos moneda nacional, el item 22 inciso 9 anexo I del presupuesto vigente. (*Al archivo*).

4

DESPACHO DE LAS COMISIONES

PRESUPUESTO:

—Proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al ministerio de justicia é instrucción pública, por 24.000 pesos para reforzar el inciso 7, item 1, del presupuesto general vigente.

—Proyecto de ley del señor diputado Pastor Lacasa acordando una subvención de 40.000 pesos á la sociedad de educación industrial, para la prosecución de los edificios de sus escuelas y adquisición de útiles.

JUSTICIA:

—Proyecto de ley del señor diputado Julián Barraquero, modificando la ley de organización de los tribunales.

CÓDIGOS:

—Proyecto de ley en revisión, referente á reformas al Código de minería.

GUERRA:

—Proyecto de ley en revisión, autorizando el gasto de 1.000.000 de pesos en el fomento de instrucción de tiro y cultura física en la república.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

5

PETICIONES PARTICULARES

—L. González Victorica y compañía piden que se solicite del Poder ejecutivo la remisión de los antecedentes relativos á su invento de un sistema de aparatos para el control de los líquidos espirituosos. (*A la comisión de peticiones*).

—Miguel Mahon solicita pronto despacho de su solicitud referente á la construcción de un ferrocarril desde la Capital hasta Puerto Belgrano.—(*A sus antecedentes*).

—La intendencia municipal de San Isidro pide se incluya en el presupuesto una partida de quinientos mil pesos para los estudios y obras que autoriza la ley 5055.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Vecinos de Olavarría solicitan pronto despacho del proyecto de ley del señor diputado José M. Vega sobre edificación escolar. (*A la comisión de instrucción pública*),

—La sociedad protectora de animales solicita el pronto despacho de una petición anterior.—(*A sus antecedentes*).

—Enrique Lange y Enrique Carmona solicitan el pago de honorarios por la tasación del puerto de La Plata —(*A la comisión de peticiones*).

—Ramón Flores solicita un premio en tierras por haber tomado parte en la expedición al Río Negro.—(*A la comisión de agricultura*).

—Glafira H. del Carmen solicita una subvención para dar instrucción gratuita de corte y confección de vestidos. — (*A la comisión de presupuesto*).

—Una comisión de damas, pide el despacho favorable de una solicitud de subsidio presentada por las hermanas de la misericordia.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad protectora de la infancia, de Córdoba, solicita un subsidio para la fundación del «Colegio popular Belgrano».—(*A la comisión de presupuesto*).

—La conferencia San Vicente de Paul, de Morón, solicita un subsidio para un hospital. (*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión directiva de la escuela «Stella María», de Mar del Plata, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La directora del colegio «Patria argentina» solicita una subvención.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: Mercedes Uriarte Castro de Soldani, Elvira Gallardo de Sández é hijos, Josefa Moreno de Cardoso, Martina Petra G. de Forcada, Dolores Zaldarriaga, Rosario Palacio de Martínez, Teresa A. de Urien, María E, Dolores y Raquel Videla, Graciana E. de Garay, Juan C. Costa, Antonia Aguiar de Videla, Saturnina Quintana, Ana Guerrello, Josefina Lafuente, Juana Teodora Heireche de Fernández, Avelina Segarro de Romasanta, Belemino Acevedo, Clementina González de Castro, Isabel Miguelez, Lola, María y Esperanza Núñez, Milagro y Esther Maciel, Sofía Almeyra, Victorina Hervé de Lobo, Constanza Martín de Aldao, Hortensia Broches de Segovia, Carmen M. de Boya, Petronila Roca de Espora, Manuela Romero, Amalia Pérez de Fuentes, María Fernández, Adela Correa de Rocha, Josefa Moreno de Cardoso, Simona Romero de Dávila, Luisa Peñeñory, Clara G. de Igarzábal, Isabel Mansilla Viamonte de Dudignac, Mercedes G. de Durán é hijas, Genoveva G. de Janzi, Serafina F. de Ruiz, Clemencia R. Ceballos, María E. del Marmol de Carranza.—(*A la comisión de petisiones*).

6

MOCIÓN

SOLICITUD DE UN SUBSIDIO

Sr. Secretario Ovando—Una comisión de damas de Tucumán ha puesto en manos del señor presidente de la cámara una solicitud de las hermanas terciarias franciscanas de aquella ciudad, pidiendo un subsidio de treinta mil pesos.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Las hermanas terciarias franciscanas de Tucumán han hecho llegar á la cámara, por intermedio de la distinguida comisión de damas que está en la barra, una solicitud de subsidio con el objeto de terminar las obras que tienen empezadas, á la que algunos diputados hemos dado la forma de proyecto de ley.

No necesito presentar á la cámara esta institución, porque todos sus miembros deben haber tenido oportunidad de conocerla en el círculo de sus relaciones, si no, posiblemente, en su propio hogar, cuando ellas prestan esos servicios altamente benéficos y completamente abnegados que consisten en la atención y cuidado de enfermos.

La índole especial de las hermanas terciarias franciscanas, dentro de las instituciones religiosas, consagradas, como he dicho, al cuidado de los enfermos que, por la situación de su familia, de su fortuna ú otras circunstancias no pueden ir á los hospitales, las ha hecho imponer al sentimiento público, y las ha hecho, más que todo, acreedoras á la protección de la honorable cámara, desde que ellas ejercen una de las formas más altas de la caridad cristiana.

En todos los hogares, cualquiera que sea su posición pecuniaria, cualesquiera que sean sus creencias religiosas, entran ellas, cuando ha entrado la enfermedad; y esto es lo que ha dado á la psicología de los miembros de esta corporación, esa especie de tolerancia, que les abre las puertas de todos los hogares y les allana en todas partes un camino rodeado de simpatías.

Es fundado en estas consideraciones que me permito hacer moción para que á este asunto no se le dé el trámite reglamentario y sea considerado sobre tablas.

—Suficientemente apoyada, se aprueba moción.

Sr. Presidente—Se tratará en su oportunidad.

7

LICENCIA

SEÑOR G. DEL BARCO

Buenos Aires, septiembre 11 de 1908.

Señor presidente de la honorable Cámara de diputados, doctor Eliseo Cantón.

Teniendo necesidad de ausentarme á Córdoba por enfermedad de mi señora madre, solicito de la honorable cámara, por intermedio del señor presidente, permiso para faltar á cuatro sesiones.

Saludo al señor presidente.

G. del Barco.

Sr. Presidente—Como es de práctica, se tratará sobre tablas.

—Se vota si se concede la licencia solicitada y resulta afirmativa.

—Se resuelve que sea con goce de dieta.

8

MOCIÓN

CONTROL DE ALCOHOLES

Sr. Orzábal—Pido la palabra.

Entre los asuntos de que se ha dado cuenta, figura una solicitud de los señores L. González Victorica y compañía referente á un aparato para el control de alcoholes.

Pediría que se diera lectura de esa solicitud, porque me parece que es muy importante y podría tomarse una resolución á su respecto.

Sr. Secretario Ovando—La solicitud á que refiere el señor diputado Orzábal es la siguiente:

Buenos Aires, septiembre 11 de 1908.

A la honorable Cámara de diputados de la nación.

Honorable Cámara:

L. González Victorica y compañía, ante vuestra honorabilidad en la mejor forma nos presentamos y decimos:

Que somos inventores de un sistema de aparatos para el control de los líquidos espirituosos, adaptable en especial á la producción é inversión de los alcoholes en las respectivas fábricas, invento que en 1906 entregamos á la consideración y estudio del superior gobierno, quien, interesándose en el asunto, nombró una comisión técnica para que dictaminase á su respecto, la que se expidió de un modo favorable y concluyente, bajo la faz teórica, expresando que el invento, basado en los principios de la mecánica racional, debía en la práctica dar un resultado seguro y eficaz. agregando que sin que ello importase modificar esta convicción, aconsejaba la experimentación de los aparatos, á fin de evidenciar su bondad, antes de resolver sobre su implantación.

Con tal motivo, el honorable Congreso incluyó en el presupuesto del año próximo pasado una partida para llevar á efecto la experimentación aconsejada, la que el superior gobierno ordenó apenas promulgada la ley respectiva, disponiendo que las pruebas se hicieran en una destilería, con la intervención de la administración de impuestos internos y bajo le inmediata inspección de la comisión técnica, que debía informar sobre los resultados prácticos del sistema.

Instalados los aparatos en la fábrica en que se llevaron á cabo las pruebas, se comprobó desde el primer momento que nuestro invento venía á dar completa solución al problema que tanto preocupa á los gobiernos de todos los países en que existe el impuesto al alcohol, pues al par que garante al fisco, «no dejando escapar una gota al control» — como textualmente lo expresan los informes oficiales—sirve también de garantía al industrial honesto contra las substracciones de que pueda ser objeto por parte de su propio personal, llegando la comisión técnica en su informe, á declarar categóricamente que nuestro invento importa un perfeccionamiento notable sobre los demás sistemas conocidos.

Pasado el expediente á informe de la administración de impuestos internos, ésta se pronunció manifestando que creía llegado el momento de proceder á la implantación del sistema, pero que consideraba conveniente se publicase ante todo lo actuado, á fin de provocar la discusión pública.

Aceptado este temperamento, el superior gobierno ordenó su publicación en el «Boletín oficial», sin que nadie haya hecho objeción alguna; y de acuerdo con lo dictaminado por el señor procurador del tesoro, resolvió—hace cerca de un año,—someter el asunto á la consideración del honorable Congreso, en los términos consignados en el decreto inserto en el número del «Boletín oficial», que acompañamos á la presente.

Concluído como está el asunto en todos sus trámites y como el Poder ejecutivo no ha hecho hasta hoy efectivo ese decreto, venimos, en vista de lo avanzado del período de sesiones, á pedir á vuestra honorabilidad se digne solicitar del Poder ejecutivo se le remitan los antecedentes de este asunto, que reviste evidente interés público.

Saludamos á vuestra honorabilidad.

L. González Victorica y Cía.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

Creo, señor presidente, que el asunto á que se refiere la nota de que se acaba de dar lectura merece que ocupe, muy pocos minutos, la atención de la cámara, como ha preocupado ya la preferente atención del ministro de hacienda.

Me parece que es, en estos momentos, cuestión de verdadera urgencia, cuestión de actualidad, todo lo que se refiere á procurar, por medios perfectamente legales, el aumento de las rentas de la nación.

Es de absoluta notoriedad, y sobre ello no hay duda, de que hay defraudación de muchos millones de pesos en las rentas de los alcoholes.

Asunto es este que no sólo preocupa á nuestro país sino á todos los europeos que son productores de este mismo artículo. Tanto Francia como Inglaterra, como Alemania han reconocido la urgente necesidad de adoptar cualquier invento ó procedimiento para que la administración pública pueda evitar la defraudación en los alcoholes, asunto que es muy difícil.

De los antecedentes que se han publicado en el registro oficial, que ya conocía, resulta que el invento de estos señores ha sido examinado por comisiones científicas, nombradas por el Poder ejecutivo, quienes opinan que este sistema es infinitamente superior á todos los conocidos en el mundo y mucho más eficaz que el que actualmente rige en la república.

El honorable Congreso votó el año próximo pasado una cantidad para que se hicieran estos ensayos. Entiendo que dichos ensayos están concluídos, y en-

tonces yo voy á formular el siguiente proyecto de resolución:

La cámara de Diputados de la nación vería con agrado que el Poder ejecutivo le remitiera á la brevedad posible los antecedentes de la invención de los señores González, Victorica y compañía, destinada á controlar los líquidos espirituosos.

Debo hacer presente que también se ha publicado en el registro oficial un decreto del Poder ejecutivo mandando que oportunamente se remita este asunto al Congreso. Así es que hago moción para que se sancione inmediatamente la minuta que presento.

Sr. Presidente—Está en discusión la moción de tratar sobre tablas esta minuta.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se tratará oportunamente.

9

DERECHO DE VETO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Toda vez que el Poder ejecutivo use del derecho de veto, acordado por los artículos números 70 y 72 de la Constitución nacional, podrá, dentro del término de cinco días, contados desde el día en que formuló el veto, retirarlo comunicándolo al honorable Congreso por mensaje especial, dirigido á la cámara originaria del proyecto vetado.

Art. 2º Comuníquese, etc.

P. Olaechea y Alcorta

Sr. Olaechea y Alcorta — Señor presidente:

En la breve discusión que se suscitó en la sesión anterior, acerca de los efectos que producía el retiro del veto formulado por el Poder ejecutivo, sobre las pensiones acordadas á descendientes de guerreros de la independencia, el señor diputado por Buenos Aires doctor Ortiz de Rozas, sostuvo que una vez vetado un proyecto de ley por el Poder ejecutivo, no podía éste retirarlo más tarde.

Sostuve, por mi parte, con íntima convicción, que esa era una teoría errónea, desde que, para que pudiera sostenerse con fundamento atendible, era necesario que existiera una prescripción constitucional que prohibiese al Poder ejecutivo retirar las observaciones que hubiera hecho, acerca de la conveniencia ú oportunidad de promulgar un proyecto de ley, que tuviera la sanción de ambas cámaras.

¿Por qué razón, señor presidente, habría de negarse al Poder ejecutivo ese derecho, cuyo ejercicio no podría perjudicar sino facilitar el cumplimiento de los preceptos legales, cuando pudiera muy bien suceder, como en el caso de las pensiones, que una vez fundado el veto, reconociera el Poder ejecutivo que había incurrido en error tal vez por falta de un examen detenido de ese proyecto votado por las cámaras, ó por cualesquiera otras causas que le hubieran hecho incurrir en un erróneo concepto acerca de las conveniencias ó ventajas de la sanción de tal proyecto?

No percibo, señor presidente, qué prescripción legal ó fundamental se comprometería con el uso de ese derecho de parte del Poder ejecutivo.

Pero debo hacer constar que al sostener el derecho del Poder ejecutivo, para retirar sus observaciones, reconocí en consecuencia que era indispensable poner un límite de tiempo prudente y racional para su ejercicio.

No sería posible en efecto, señor presidente, dejar librado al criterio del Poder ejecutivo la oportunidad en que podría usar de ese derecho, porque se comprende, sin esfuerzo alguno, que tal liberalidad daría ocasión á graves inconvenientes y peligros, que mantendrían en una situación indefinida y de duda los intereses afectados por los proyectos de ley, que con la sanción de ambas cámaras, fueran observados por el Poder ejecutivo.

No hay, por cierto, necesidad de descender á hacer un prolijo análisis de los serios inconvenientes que aparejaría semejante amplitud de facultad de parte del Poder ejecutivo.

Es así necesario, algo más, es indispensable, que se fije por la ley un término breve y prudencial dentro del cual pueda el Poder ejecutivo usar del derecho de retirar el veto.

Creo, señor presidente, que el que propongo, de cinco días, llena esas condiciones.

Y haciendo ahora un juicio comparativo con lo que pasa en otros poderes, el judicial y el legislativo, veremos que no hay ley procesal que no cree el recurso de reposición ante la misma autoridad que dicta su auto para que lo corrija por creer equivocado al juez *a quo*. Y en cuanto al Poder ejecutivo, tratándose del trámite prefijado por la Constitución para la formación y sanción de las leyes, se percibe cómo una cámara acepta á veces las reformas que hace la otra sobre un proyecto que había tenido su origen en su seno.

En el caso del veto sucede á veces que las cámaras del Congreso estudiando las observaciones del Poder ejecutivo, las creen atendibles y no insisten en su primitiva sanción.

Todo esto demuestra la conveniencia de que los distintos poderes puedan, dentro de sus atribuciones constitucionales, corregir los errores en que pudieran incurrir en la sanción de los proyectos sometidos á su exámen y resolución.

No creo deber agregar más consideraciones para fundar el proyecto presentado.

—Pasa el proyecto á la comisión de negocios constitucionales.

10

BIBLIOTECAS

DEL DOCTOR M. GARCÍA MÉROU

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para adquirir los libros de las dos bibliotecas que pertenecieron al doctor Martín García Mérou en la suma de cincuenta mil pesos nacionales.

Art. 2.° Destínase á la Biblioteca nacional las obras de la biblioteca Martín García Mérou de que careciera aquélla, debiendo las restantes ser entregadas á la comisión protectora de bibliotecas públicas para ser repartidas entre los institutos que fomenta dicha comisión.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Manuel Carlés.

Sr. Carlés (M.)—Señor presidente. La biblioteca que perteneció al doctor Martín García Mérou consta de dos partes: una que llevaba el ilustre publicista siempre consigo como necesaria para su labor fecunda y eficaz y otra que permanecía en Buenos Aires para denotar el carácter bibliófilo de ese amante de la gaya ciencia.

Aquella primera parte de la biblioteca García Mérou era compuesta por tres mil seiscientos volúmenes, de cuyo mérito da cuenta el maestro en letras y ciencias señor Pablo Groussac, con motivo del ofrecimiento que la señora viuda de García Mérou hizo de esa parte de la biblioteca al honorable Senado de la nación. Dicho informe dice así:

Buenos Aires, 20 de junio de 1906.

Al señor presidente del Senado de la Nación Argentina doctor don Benito Villanueva.

La biblioteca particular de don Martín García Mérou, que su señora viuda ofrece en venta, y acerca de cuya importancia se sirve el señor presidente pedir mi parecer, consta según catálogo de unos tres mil seiscientos volúmenes encuadernados, fuera de cierto número de folletos é impresos á la rústica.

Su composición responde, naturalmente, á los estudios predilectos del hombre distinguido que la formó, no menos que á las necesidades y circunstancias de su carrera, que fué principalmente diplomática: vale decir que en la presente colección predominan las obras de literatura, historia general y americana, derecho público y ciencias políticas y sociales, no escaseando, sin embargo, las publicaciones relativas á viajes y estudios descriptivos ó estadísticos de este continente. En general, los autores allí presentes son los clásicos de la materia.

Como era presumible, en esta biblioteca de quien tuvo que combatir tantas horas de soledad durante sus peregrinaciones, se encuentran algunos libros de carácter ocasional ó puramente recreativo, que nada agregan al valor literario de la colección y muy poco á su valor venal. No creo que el número de estos títulos insustanciales pase de trescientos; basta, con todo, su presencia, relativamente frecuente en el catálogo, para depreciar aparentemente la calidad intelectual tan rica y selecta de la masa: hubiera sido mejor eliminarlos de la colección. Felizmente el remedio es inmediato: en la hipótesis de no tener el honorable Senado especial interés en anexar á su biblioteca un gabinete de lectura, bastábale hacer donación de esta novelística, amena é inofensiva á una de nuestras bibliotecas populares.

En lo restante, no hay desecho: siempre por supuesto, que sea el criterio bibliográfico del honorable Senado argentino análogo al

que en otras partes preside á la formación de una biblioteca de parlamento.

Este criterio consiste en admitir teóricamente que todas las cuestiones relacionadas con la actividad material, intelectual y moral de la nación pueda tener repercusión parlamentaria, debiendo, por lo tanto, existir en la casa los elementos necesarios para su competente y razonada solución. Admitido tal concepto, no necesito demostrar al señor presidente, que el solo estudio completo de una cuestión, como v. gr. la enseñanza secundaria ó la ley del trabajo, requiere un aparato informativo de centenares de volúmenes relativos á ciencias, letras, historia, sociología, etc. Además, pues, de los diarios de sesiones, propios y extraños, códigos y tratados de derecho público y administrativo, que constituyen, por decirlo así, los utensilios del parlamento, pienso que no debieran faltar en su biblioteca, no sólo las obras de fondo y consulta que requiere cualquier pesquisa de interés público, sino también las fuentes originales, en que puedan comprobarse la exactitud de una cita histórica ó literaria, de un dato científico ó estadístico. Mirada bajo este aspecto, que tengo por acertado, considero recomendable la adquisición de la librería que se ofrece.

En cuanto al valor que pueda fijarse á la colección, tengo que recusarme, ó, por lo menos mostrarme poco afirmativo, no sólo por figurar en ella muchas ediciones raras ó preciosas, cuyo precio venal es difícilmente apreciable, sino por no constarme el estado material de todas las obras ofrecidas.

Me cumple sin embargo, manifestar que si la mayoría de la biblioteca correspondiera á la parte que conocí hace tres ó cuatro años en los armarios de su dueño (comprendería unos 1200 tomos) y me pareció en general tan notable por el nombre de sus autores y su ejecución tipográfica como por su esmerada encuadernación, encontraría equitativa una estimación total que no fuera inferior á 20.000 pesos moneda nacional ni superior á 30.000.

Saludo al señor presidente con mi consideración respetuosa.

P. Groussac.

La segunda parte de la biblioteca García Mérou cuenta de tres mil quinientos á tres mil ochocientos volúmenes, más interesante si cabe que la anterior, según el sentir de expertos acreditados. Por esta biblioteca, á la señora viuda se le ha ofrecido la suma de treinta mil pesos nacionales, habiendo rehusado ella enajenarla en esa forma, porque prefiere que las bibliotecas públicas reciban ese valioso contingente bibliográfico, para el mejor aprovechamiento intelectual y moral que el libro proporciona á la cultura del progreso literario y científico del país.

Si á aquella biblioteca el justipreciador Groussac la estimó en 20.000 ó 30 000 pesos nacionales, ésta, más importante y rica bibliográficamente, puede estimarse en igual suma. Consultada la señora viuda sobre el precio de las dos bibliotecas, se estableció el equitativo de 50 000 nacionales, que el Congreso debe sancionar en la forma que el proyecto reglamenta.

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública

11

CÁMARA DE APELACIÓN

EN EL TERRITORIO DE LA PAMPA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Créase la cámara de apelación del territorio nacional de la Pampa. Se compondrá de tres miembros y un fiscal. Los miembros y fiscal serán nombrados por el Poder ejecutivo, con acuerdo del Senado. Durarán siete años en el ejercicio de sus funciones, podrán ser reelectos y gozarán del sueldo fijado en el presupuesto. sin que pueda serles disminuido. Jurarán el cargo ante la Suprema corte.

Art. 2° Los miembros de la cámara de apelación pueden ser denunciados ó acusados ante la de diputados de la nación en la forma y casos porque pueden serlo los jueces federales.

Art. 3° Cuando el nombrado fuese reelecto ó si hubiese sido letrado de primera instancia que hubiese desempeñado un período de su cargo, durará indefinidamente mientras observe buena conducta y no podrá ser separado de su puesto, sino en la forma establecida en el artículo anterior.

Art. 4° Para ser miembro de la cámara se requiere ser ciudadano argentino, tener título de abogado expedido por universidad nacional, ser cuando menos de veinticinco años de edad y haber ejercido la profesión durante tres años ó desempeñado empleo en la administración judicial por igual término.

Art. 5° La cámara funcionará bajo presidencia por turno anual de cada uno de sus miembros y hará tribunal con el número íntegro de ellos; llevará el tratamiento de excelentísima cámara.

Art. 6° Los miembros de ésta no podrán ser recusados sin justa causa, y para conocer del incidente de recusación, se integrará

en el orden siguiente: primero, con el fiscal de cámara, segundo, con uno de los jueces letrados residentes en la capital del territorio; tercero, con el agente fiscal; cuarto, con el defensor de pobres letrado; quinto, con uno de los abogados que actuen en la capital y por sorteo entre los mismos. En igual forma será integrada cuando medie renuncia, ausencia, ó cualquier impedimento de uno ó varios de los miembros de la cámara para conocer de los demás casos.

Art. 7.° La cámara ejercerá sobre las demás autoridades judiciales del territorio las mismas atribuciones y superintendencia que las ordinarias de la Capital federal respecto de los funcionarios de su dependencia.

Art. 8.° La jurisdicción de la cámara comprende todos los asuntos que tramiten ante los juzgados letrados, cualquiera sea la materia de que traten y que fueren llevados ante ella.

Art. 9.° Conocerá así mismo de las contiendas de competencia que se susciten entre los jueces letrados de 1ª instancia y de los recursos de quejas deducidos contra ellos por retardo ó denegación de justicia.

Art. 10. Las sentencias de la cámara de apelación terminarán el asunto ante la justicia ordinaria, no procediendo más recursos contra ellas que el establecido en el artículo 15 de la ley número 40 de 14 de septiembre de 1863 y los especificados en los artículos siguientes.

Art. 11. Conocerá la Suprema corte nacional del recurso de revisión en los casos que proceda con arreglo á lo establecido en el artículo 551 del Código de procedimientos en lo criminal.

Art. 12. La Corte suprema conocerá también en última instancia por apelación y nulidad de las sentencias definitivas de la cámara territorial en los casos previstos por los incisos 1°, 2°, 4° y 5°, artículo 8° de la ley núm. 4055 de 8 de enero de 1902.

Art. 13. Los miembros de la cámara de apelación son recusables por las causas determinadas en el artículo 368 del Código de procedimientos de la Capital de la república.

Art. 14. La cámara de apelación actuará con un secretario que debe tener las condiciones necesarias para ser juez letrado y que gozará del sueldo que la ley le designe.

Art. 15. Las providencias de mera substanciación serán dictadas por el presidente ó por quien le reemplazara, pudiendo pedirse en el término de tres dias reforma ó revocatoria ante la cámara y ésta resolverá el caso sin más trámite.

Art. 16. Todos los empleados dependientes de la cámara serán nombrados por ella, quien dictará el reglamento interno de la misma y podrá imponer á los litigantes multas hasta cien pesos ó arresto hasta diez días por faltas al respeto y consideración que le son debidos y que fueren cometidas en los escritos ó audiencias.

Art. 17. Los recursos de queja por retardo ó denegación de justicia de la cámara de apelación, serán elevados ante la Suprema corte de la nación, quien en el primer caso fijará un término perentorio para la resolución retardada bajo apercibimiento de multa de dos tercios del sueldo del miembro ó miembros del tribunal que hubiesen motivado el recurso.

Art. 18. La Suprema corte nacional ejercerá sobre la cámara de apelaciones la superintendencia conforme á lo preceptuado en el artículo 11 de la ley núm. 4055.

Art. 19 Corresponde igualmente á la Suprema corte nacional dirimir las contiendas de competencia suscitadas entre la cámara de apelación ó un juez letrado del territorio y cualquier otro tribunal nacional ó provincial.

Art. 20. En todo lo que no estuviese modificado por la presente ley, la cámara de apelación ajustará sus procedimientos á los códigos de la materia vigente en la Capital de la república, pudiendo sin embargo en cuanto al modo y forma de sus resoluciones proceder como lo hacen los tribunales federales.

Art. 21. Comuníquese, etc.

Septiembre 11 de 1908.

Juan A. Argerich

Sr. Argerich — Pido la palabra.

Hace un mes, más ó menos, que aprovechando la asistencia del señor ministro de justicia, plantee en la comisión respectiva de esta cámara la idea de fundar en el territorio nacional de la Pampa una cámara de apelaciones para los tribunales de justicia.

Era un tanteo acerca de la conveniencia de presentar un proyecto de esta naturaleza.

La prensa toda y todos los centros de población de la Pampa, se han manifestado conformes con este pensamiento.

No es posible que la Pampa, ya casi provincia, esté supeditada á tener la tramitación de sus asuntos judiciales en otra sección del territorio de la República, con la dificultad de comunicaciones existentes. En este sentido creo que estaría de más toda argumentación, porque cada parte del territorio debe aspirar á tener dentro de sus límites los órganos completos de su administración de justicia.

La faz más importante de este proyecto, á mi entender, se relaciona directamente con la idea difundida de aumentar el número de las provincias argentinas con una nueva, y entonces

surge y se plantea la grave y trascendental cuestión siguiente: ¿es posible hacer esto en estado argentino, un rico pedazo del territorio, donde faltan todos los órganos y tentáculos del gobierno? Yo me inclinaría, señor presidente, á resolver negativamente la cuestión.

La Pampa necesita escuelas; la Pampa necesita justicia propia; la Pampa necesita de todas aquellas instituciones que creando un organismo uno, individual, diremos así, le vaya transformando paulatinamente en un estado, no por el concepto material de la tierra, sino por el concepto de la vida civil que en ese territorio se desenvuelva.

No es posible pensar en crear organismos en la vida política por medio de un decreto ó de una ley. El organismo debe existir ó hacerse, y me refiero en este punto á la función pública y á la función política de un estado.

Creo que la acción del gobierno debe ir sin demora de ningún género á dotar á la Pampa de aquellos establecimientos y de aquellas instituciones de derecho público que complementan la acción dispersa de los esfuerzos individuales, y así convertirlo en un estado para que en cualquier momento pueda decretarse la incorporación de una provincia más á la república por acción mecánica, es decir, dándole los elementos de vida que un estado necesita para ser considerado como tal. *(¡Muy bien!)*

Este es el propósito fundamental que informa la creación de una cámara de apelaciones.

Es necesario crear más escuelas, crear todo aquello que pueda dar á la Pampa los elementos de vida autónoma, de tal manera que al declararla estado argentino no sea una tributaría más, en cuanto á su personal, de los hombres de la Capital de la república ó de la provincia de Buenos Aires.

Excuso demorar más la atención de la cámara urgida por la consideración de tantos asuntos, y pido para este proyecto el apoyo de mis honorables colegas, á fin de que pase á comisión, excusándome por razones de amistad y parentesco de explicar aquí la acción brillante del ex gobernador, doctor Diego González, por siempre vinculado á los progresos de aquel territorio, en todo sentido. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

—Apoyado pasa á la comisión de justicia

12

PENSIONES

DEUDOS DE GUERREROS DEL PARAGUAY

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Declárase no comprendidas en el veto del Poder ejecutivo las pensiones graciables, relativas á los deudos de los guerreros del Paraguay.

Art. 2º Comuníquese, etc.

Carlos Carlés—Manuel Carlés.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra. Dos palabras bastarán para informar este proyecto.

Todavía repercuten las elocuentes manifestaciones del valiente coronel Arias, diputado por Buenos Aires, demostrando cómo la guardia nacional de la república cooperó eficazmente en el triunfo de los llanos del Paraguay.

Creo que después que se han tributado honores á los vencedores é invictos guerreros, lo que corresponde, para ser prácticos, es dar á sus deudos lo necesario para vivir.

En eso consiste el proyecto y ese es el motivo que tengo para pedir á mis honorables colegas se sirvan prestarle su apoyo, á fin de que la comisión respectiva lo despache con la preferencia habitual.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

13

SUBSIDIO

HERMANAS TERCIARIAS FRANCISCANAS

Sr. Presidente—Se va á tratar el asunto que ha motivado la moción del señor diputado por Tucumán.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Autorízase al Poder ejecutivo para contribuir con la cantidad de treinta mil

pesos ($ 80.000 m/n) á la edificación del establecimiento de caridad que las hermanas terciarias franciscanas construyen en la ciudad de Tucumán.

Art. 2°. Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley,

Art. 3°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Septiembre 11 de 1908.

G. del Barco.—M. M. Padilla.—Julio López Mañán. — M. Van Gelderen.—Lucas Ayarragaray. — M. Carlés.—A. Méndez Casariego.

Sr. Presidente—Se va á votar en general.

—Se vota y resulta afirmativa.

—En particular, es igualmente aprobado.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

14

MINUTA DE COMUNICACIÓN

CONTROLADOR DE ALCOHOLES

Sr. Presidente—Corresponde ahora tratar la minuta de comunicación presentada por el señor diputado por Mendoza.

—El señor secretario lee:

Al Poder ejecutivo:

La honorable Cámara de diputados de la nación vería con agrado que el Poder ejecutivo le remitiera á la brevedad posible los antecedentes de la invención de los señores González, Victorica y Cía, destinada á controlar los líquidos espirituosos.

Sr. Presidente—Se va á votar si se aprueba esta minuta de comunicación.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Queda sancionada.

15

MOCIÓN

JUBILACIONES Y PENSIONES

Sr. Presidente — La honorable cámara resolverá si ha de continuar hasta su terminación con el asunto de los ferrocarriles de que se ocupó en la anterior reunión ó si ha de entrar directamente á ocuparse de las pensiones.

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Entiendo que este no es un asunto que debe resolver la honorable cámara, por cuanto importaría una segunda sanción recaída ya sobre un asunto resuelto por ella.

En sesiones anteriores hice moción para que el día de hoy fuese expresamente destinado á tratar las pensiones y jubilaciones. Así lo resolvió la honorable cámara y por consiguiente pienso que ella no volverá sobre su resolución.

Huelgan las razones que dí para ello, y con tanto mayor abundamiento puedo hoy reproducirlas, cuanto que estamos ya á mediados del último mes de sesiones ordinarias, vale decir, hay apenas el tiempo necesario para que el Senado pueda ocuparse de estos asuntos.

No necesito llevar al espíritu de mis distinguidos colegas las necesidades que importan y van á llenar las pensiones que sancionemos. Lo único que hemos de tener en cuenta son esas necesidades, y por consiguiente creo que la cámara no puede volver sobre su resolución y debe dedicar su sesión de hoy á tratarlas.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Efectivamente, señor presidente, se había dedicado esta sesión para tratar los proyectos relativos á pensiones; pero también hago presente á la honorable cámara que conociendo la necesidad de ocuparse de esos despachos, á esta altura de las sesiones, hemos aprobado en general y una parte en particular de un asunto que ha despertado justo interés en dos sesiones consecutivas.

Por otra parte, estamos en un cuarto intermedio, no es esta una sesión nueva. De manera que lo que corresponde, á mi entender, es terminar con la sanción del proyecto pendiente y pasar en seguida al asunto que tiene preferencia, que es el de las pensiones.

Sr. Van Gelderen—Los precedentes están en contra de lo sostenido por el señor diputado.

Cuando tratamos del fomento de los territorios, se suspendió la consideración de ese asunto en el día que había sido designado.

Sr. Candioti—Porque eran sesiones secretas.

Sr. Van Gelderen—Secretas ó públicas, tanto valen las unas como las otras.

La decisión de la cámara ha sido destinar el día de hoy para los despachos sobre pensiones y jubilaciones. El asunto que estamos tratando, ya lo hemos visto, importa un debate serio y complicado. Perderíamos. pues, el día de hoy y habríamos desolado numerosos hogares que esperan de la honorable cámara que les lleve el apoyo de los poderes públicos, á fin de poder llenar sus necesidades más apremiantes. (*Aplausos en las galerías*).

Sr. Candioti—Yo insisto, señor presidente, en la necesidad de que se termine con la discusión del asunto pendiente.

Sr. Presidente—A pesar de los aplausos tan legítimamente cosechados por el señor diputado que deja la palabra, la presidencia insiste en que la honorable cámara debe resolver la cuestión, puesto que hay divergencia de opiniones.

Sr. Van Gelderen—Esos aplausos no pueden servir para otra cosa que para estimular el celo de los diputados que cumplen con su deber.

Sr. Presidente—Entonces, el presidente cree que una votación resolverá el conflicto.

Siendo esta una sesión que no es nueva, sino continuación de la anterior, y habiendo el señor miembro informante de obras públicas manifestado el deseo de que se continúe hasta terminar el despacho en discusión, la presidencia pide á los señores diputados quieran votar este punto: si se continúa con el despacho de obras públicas, ó si se pasa inmediatamente á ocuparse de las pensiones.

Sr. Meyer Pellegrini—Resuelto en el primer sentido ¿se entraría inmediatamente después á ocuparse de las pensiones?

Sr. Presidente—Sí, señor.

—Se vota si se continúa con la discusión pendiente, y resulta afirmativa.

Sr. Fonrouge—Pido que se rectifique la votación.

—Así se hace, con igual resultado.

16

FERROCARRILES

CENTRAL ARGENTINO Y BUENOS AIRES Y ROSARIO

Sr. Presidente—Continúa la discusión del proyecto de ley que quedó pendiente en la sesión anterior.

—Se lee y se da por aprobado el artículo 4°.
—En discusión el 5°.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Para proponer á la comisión que acepte,—creyendo que no puede tener inconveniente—algunas pequeñas modificaciones.

Sea la primera la de que se exprese que, siendo dos las compañías á las cuales se acuerda los ramales citados, se especifique, en plural, que «las compañías depositarán» etc., supuesto que el depósito de garantía determinado por este artículo lo hará cada una de las compañías para el ramal que le corresponda.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Me parece muy oportuna la indicación del señor diputado por Santa Fe concordante con la forma en que se ha sancionado el artículo 1°.

Sr. Presidente—Sírvase concretarla el señor diputado.

Sr. Pera (C. L.)—«Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, las compañías del ferrocarril Buenos Aires y Rosario y ferrocarril Central Argentino depositarán en el Banco de la Nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4° de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía «que les corresponda *respectivamente*», como me sugiere con toda oportunidad el mismo señor miembro informante de la comisión.

Tengo, además, que solicitar una supresión.

En una de las sesiones anteriores se dijo que la razón ó el por qué se modicaba en las nuevas concesiones la forma de hacer efectiva la garantía especial ó el depósito establecido por la ley número 5315, era porque se trataba de garantizar mejor el cumplimiento de los contratos derivados de aquéllas, de-

fendiéndose así el Congreso del peligro de que se otorguen concesiones á quién ó á quiénes, no teniendo suficiente responsabilidad, las solicitan tan sólo para poder negociarlas después.

Me parece que en el caso presente—tratándose de dos empresas de tanta responsabilidad como son las del ferrocarril Central Argentino y del Buenos Airse y Rosario,—no hay razón alguna para exigirles este pequeño anticipo de gagarantía, mucho más si se tiene presente—como ya se nos ha anticipado—que con la sanción de esta ley vendrán al país nada menos que cincuenta millones de pesos oro, frente á los cuales no representa una cantidad proporcional apreciable, ni mucho menos, ese depósito de 25 pesos moneda nacional por kilómetro que representarían en total unas dos mil libras escasas.

Pido, pues, que se suprima esa cláusula referente al depósito de los 25 pesos si la comisión no tiene inconveniente.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

La comisión sostuvo en todos los despachos anteriores, tratándose de concesiones de ramales al Oeste de Buenos Aires, al Pacífico y á otras empresas, que este artículo debía ser uniforme para todas y que lo consideraba como incorporado á las leyes de ferrocarriles, tanto á la ley general como á la ley ampliatoria conocida por ley Mitre.

Así es que á nombre de la comisión insisto en que este artículo se ponga en esta concesión en los mismos términos en que se ha puesto en todas las sancionadas.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Ya que la comisión manifiesta dificultades, no insisto; en tal inteligencia me limitaré á completar la observación pidiendo también para el segundo párrafo la pluralización: donde dice «*el concesionario*» pido que se diga «*los concesionarios*».

Sr. Candioti—En esto tiene razón el señor diputado; la comisión acepta.

Sr. Presidente—Se va á leer el artículo como queda.

—El señor secretario lee:

Art. 5º Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, la compañía depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4º de la ley número 5315, la cantidad de pesos 25, por cada kilómetro de vía.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, los concesionarios perderán la suma depositada que será transferida por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

—Se aprueba el artículo en la forma leída.

—En discusión el artículo 6º.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Desearía que me dijera el señor miembro informante de la comisión si entre las vías á que se refiere este artículo, están comprendidas también las que pertenecen al ferrocarril Buenos Aires y Rosario.

Sr. Candioti—No, señor diputado, son sencillamente las vías del Central Argentino que en el plano con que se acompaña el despacho de la comisión, están dibujadas con tinta amarilla. Esas vías estan ocupadas por el Central Argentino; son á nivel. De manera que no hay vías del Buenos Aires y Rosario.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Entonces, observaré que este artículo no llena los propósitos que se han enunciado al proponerlo, según lo declarado tanto por la comisión como por el mismo señor ministro de obras públicas.

La única razón que se dió, al proponer ese artículo, fué la de que con esta obligación se libraría el tráfico de las interrupciones producidas por todas las diversas líneas férreas y desvíos existentes desde el Retiro y Palermo hasta el punto de empalme de los dos viaductos, el del Central Argentino con el de Buenos Aires y Rosario. Pero resulta que toda la supresión de las líneas se reducirá, á una simple vía de ida y vuelta, la que, en realidad, no se suprimirá tampoco, porque en la ley hay otro artículo en virtud del cual se le impone á la empresa del Central Argentino la obligación de establecer uu desvío desde el Retiro hasta las obras de salubridad; lo que significa que si se suprime una vía es para colocar otra en su reemplazo y que con este artículo no se ha ganado ni se ganará nada en consecuencia.

El tráfico continuará, pues, como estaba y está en toda la extensión de la vía desde Retiro á Recoleta; seguirá siendo obstruido por los desvíos del Buenos Ai-

res y Rosario, contra la disposición expresa tomada por el ex-ministro de obras públicas, señor Civit, quien cuando se trató de este asunto y comentando la cláusula impuesta por él para exigir el levantamiento de todas esas vías y desvíos, refiriéndose á otro convenio propuesto anteriormente por las empresas del Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, nos decía: «He tratado de mejorar las condiciones bajo nuevas bases. El proyecto tiene dos ventajas sobre el trascripto: 1° en él se dispone el levantamiento de *todas las líneas á nivel* entre el Retiro y Maldonado, mientras que el otro *comprende sólo* el levantamiento de las generales etc. etc.»

Quiere decir, entonces, que con el artículo, explicado en la forma en que lo ha hecho el señor miembro informante de la comisión, perduran todos los inconvenientes sin ninguna de las ventajas que ofrecía el proyecto primitivo del ministro de obras públicas citado, que lo presentó á la cámara de acuerdo con un informe de la dirección de vías y comunicaciones.

Sr. Candioti—No alcanzo á ver cuál es la dificultad á que se refiere el señor diputado, ó los inconvenientes, porque el despacho dice claramente: «Levantará las vías que fueron del ferrocarril del norte, desde el origen de la rampa de acceso al viaducto, hasta la calle Callao y las existentes en la faja de veintiún metros sesenta y cinco centímetros más ó menos de ancho formada desde la calle Callao hasta la terminación de la línea en la calle Maipú».

Quiere decir, entonces, que como el ferrocarril necesita para entrar un viaducto, empieza á subir una rampa en terraplen. Eso está establecido en el plano donde figuran las letras B 21 y A 22. Necesariamente tiene que tomar una extensión para ir subiendo una pendiente proporcionada á la distancia. Pero al llegar al arroyo Maldonado, como se establece más adelante, tiene que construir un viaducto de mampostería, entrando ya en el paseo de Palermo, después, á alto nivel por el viaducto actual.

Ahora, respecto á la construcción de un desvío hacia las obras de salubridad, de alguna parte tiene que arrancar este desvío. Este es un ramal de servicio destinado pura y exclusivamente á las obras de salubridad. Aquí no se dice si es á bajo nivel ó á alto nivel.

La empresa tendrá que construir esto por su cuenta, con su propio capital, satisfaciendo el servicio á que está destinado el ramal para las obras de salubridad, y con sujeción al plano que le apruebe el Poder ejecutivo en su oportunidad.

De manera que la comisión no encuentra el inconveniente que apunta el señor diputado, de que se levanten todas las vías actuales hasta poderlas encauzar en un viaducto.

El ramal de que se trata está destinado al servicio de las obras de salubridad y no al servicio público, puesto que no transportará pasajeros, ni mercaderías, ni encomiendas, ni equipajes y los planos se harán de conformidad con las condiciones que el Poder ejecutivo imponga.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Hice la observación, porque, como en este artículo se le impone una obligación á la empresa del ferrocarril Central Argentino, tal obligación importa desde luego la suposición de que debe de haber alguna ventaja en consignarla expresamente en la ley por medio de este artículo. Pero si en virtud del artículo de que se trata, la empresa está obligada á levantar sólo una de las vías, y en otro artículo se la autoriza, al propio tiempo, para que construya otra vía en sustitución de la que levantó, no veo el objeto del artículo ni la ventaja que puede haber en establecer la permuta de una vía por otra.

Yo entiendo que lo que se propone esta ley es conseguir el propósito perseguido desde mucho tiempo atrás, desde el convenio á que me he referido hace un momento y que fué celebrado por estas dos mismas empresas siendo ratificado por el entonces ministro de obras públicas señor Emilio Civit, esto es el propósito de despejar la ribera de toda clase de rieles y barreras, desde el Paseo de Julio hasta Belgrano, obligando á las empresas á colocar todas sus vías á alto nivel.

Pero si resulta que todo se reduce á suprimir una desde Retiro á Recoleta, autorizándola á reponerla con otra ó con la misma, el artículo resulta perfectamente inútil.

Por estas razones mantengo mi observación y pido que se vote.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

La faja amarilla indicada en este plano, está ocupada por vías que corren á lo largo del Paseo de Julio y corta el

paseo de Palermo precisamente en el sitio donde el otro día ha ocurrido la catástrofe deplorada por todo el mundo, desapareciendo completamente ese peligro para lo sucesivo con la obra proyectada, porque el ferrocarril Central Argentino viene á entrar de aquel lado del paseo que está marcado en el plano en el punto donde se hace la conjunción de las dos líneas, en la parte marcada con tinta amarilla y roja.

Vuelvo á repetir, todo esto quedará despejado de vías y únicamente quedará este ramal de servicio de las obras de salubridad, ramal muy pequeño que ha sido solicitado por la dirección y que no se determina en que forma se hará, precisamente para que el Poder ejecutivo, que está interesado en esta obra, desde que se trata de un servicio para una repartición nacional, apruebe los planos en la forma más conveniente. Pero todo lo demás queda despejado.

Por eso es que la comisión mantiene su despacho.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Reconozco la buena voluntad y el sano propósito que guía al señor miembro informante de la comisión, al defender como lo hace en toda su integridad el artículo en discusión; pero yo me veo obligado á mi vez á mantenerme también firme en mi oposición á este artículo, porque siempre me encuentro con lo mismo y es lo dicho.

Si el artículo responde, como se ha dicho, á la necesidad de propender al desahogo y mejorar la estética de la población, yo digo que no se consigue tal desahogo ni se consulta tal estética, permitiendo que los ferrocarriles en cuestión sigan encerrando entre alambrados y barreras el paseo público que se viene formando á lo largo de la ribera frente al Paseo de Julio.

Es esa la dificultad que permanece subsistente, á pesar de los esfuerzos de la réplica del señor miembro informante de la comisión.

Nada cambia el concepto con decir lo que se ha dicho respecto de la extensión que quedará libre y despejada, ó no, desde la estación Recoleta al norte; allí ya no hay inconvenientes, porque está lejos de la zona intensa del tráfico de la empresa, en la parte comprendida entre el Retiro y la Recoleta. Entonces yo no entiendo qué ventaja puede haber en establecer que la compañía—como si fuese un beneficio para el público—tendrá la obligación de construir un nuevo ramal que llegue hasta las obras de salubridad, que—bien lo saben todos—están, precisamente, al lado de la estación Recoleta.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

En los más breves términos posibles, deseo hacer constar los fundamentos del voto en contra que voy á dar, sistemáticamente, á los artículos que van desde el 6° hasta el final.

He asistido á la sanción de los artículos anteriores, como un homenaje que hacía, en calidad de representante del pueblo, á los altos intereses á que se habían referido los discursos de los miembros de la comisión y del señor ministro, relacionados con la extensión de las vías férreas, por medio de la construcción de ramales. Creo que este plan ha sido satisfecho con la sanción de la cámara llegada á esta altura; ese alto interés del estado ha recibido ya su homenaje.

Pero con el artículo 6°, entramos en una materia completamente extraña á la de los ramales, que desde luego se presenta insuficientemente legislada, y sobre la cual es necesario, imprescindible, un debate amplio que la cámara debe afrontar, oído el dictamen de las comisiones que deben asesorarla.

Entramos con este artículo en una serie de disposiciones que tienen el vicio manifiesto de no tener sanción legal alguna dentro del proyecto.

Todas estas autorizaciones, estos deberes, estas obligaciones y demás, relativos al levantamiento de vías, construcción de obras á alto nivel, etcétera, —consignadas en los artículos 6° y siguientes,—aparecen absolutamente sin sanción en el proyecto; y luego, del artículo 10 en adelante, nos encontramos con disposiciones perfectamente redundantes, porque no hacen sino repetir los principios consignados por la ley 5315, constituyendo un verdadero fenómeno de superfetación.

Esto, por otra parte, demuestra la posibilidad de que la cámara pueda negar su voto á estos artículos sin perjuicio de que quede sancionado, con unidad completa, lo que se refiere á la construcción de ramales, cuya concesión se hace en idénticos términos á los autorizados para otros ferrocarriles.

Por otra parte, deseo recalcar la observación que hice en la sesión anterior, al fundar la moción que no obtuvo la aceptación de la honorable Cá-

mara, relativa á la gravedad que encierra, para la economía de la ley 5315, la construcción de esas obras de un carácter casi municipal dentro de la capital federal, sin consultar á sus autoridades comunales, y sin consultar tampoco á la comisión de legislación, cuando implícitamente se da por resuelto ya el problema de la fusión, porque llegamos á un terreno en que no es posible distinguir á una empresa de la otra.

Yo creo que estas obras, á pesar de ser serias, importantes y útiles, representan un costo elevadísimo y que van á entrar con ese costo á determinar el tanto por ciento del producido de estas empresas, que á su vez establece el momento en que los poderes públicos intervienen para reducir las tarifas, pudiendo llegar á constituir una injusticia en el sentido de que no sea el país en general, que tiene sus intereses en la Capital de la república, el que contribuya á los gastos necesarios para estos servicios urbanos, sino que sea el restringido número de cargadores de las empresas los que van á costearlos, pagando las tarifas elevadas en vigencia, en razón de que el estado no tendrá derecho á intervenir en ellas por no alcanzar á producir el 6.80 por ciento.

Creo que este es un problema legal, y en cierto modo constitucional, que es necesario estudiar con la atención que merece, antes de anticipar un juicio improvisado.

Por estas razones voy á votar en contra de los artículos de este proyecto desde el 6º en adelante.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Voy á hacer al artículo 6º una observación de forma, pero que yo considero fundamental, porque se relaciona con otras disposiciones posteriores, las que, conservando su estructura actual el artículo 6º, no tendrían razón de ser.

El artículo 6º tiene carácter de imposición, convirtiendo en una obligación lo que es una mera concesión. Dice: «La compañía del ferrocarril Central Argentino levantará las vías que fueron del ferrocarril del Norte». No, señor; la empresa quiere levantar las vías; y la ley le concede el permiso para hacerlo.

Planteada la cuestión como reza el artículo, viene en seguida, como corolario, lo siguiente: se le da facultad de trasladar la estación, porque ha cumplido la obligación impuesta. Pero esto es simplemente el derecho que se le reconoció, renunciando la empresa á todo derecho de pedir remuneraciones ó indemnizaciones.

En ese concepto, creo conveniente variar el principio de este artículo, estableciéndose que donde dice: «La compañía del Central Argentino levantará las vías», se diga: »Acuérdase á la compañía del ferrocarril Central Argentino el derecho de levantar las vías». Son dos cosas completamente distintas.

La empresa quiere levantar sus vías, porque no le conviene tenerlas en donde están, porque allí no puede hacer la cuádruple línea que necesita, porque tendría necesidad de mayor terreno, de solicitar permiso para hacer expropiaciones, permiso que probablemente no le sería concedido. Entonces, lo que pide es un permiso para levantar las vías; y no es una imposición que la ley debe hacerle, porque no hay ningún interés en ello.

En este sentido, invito á la comisión de obras públicas á modificar la redacción del artículo; si no aceptase la indicación que formulo, me habrán servido estas palabras para consignar las razones de mi voto en contra del artículo 6º.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Este artículo 6º se complementa con los dos que le siguen.

Dice el artículo: «La compañía del ferrocarril Central Argentino levantará las vías que fueron del ferrocarril del Norte desde el origen de la rampa de acceso al viaducto hasta la calle de Callao y las existentes en la faja de veintiun metros sesenta y cinco centímetros más ó menos de ancho, formada desde la calle Callao hasta la terminación de la línea en la calle Maipú».

Por el artículo siguiente, se dispone que volverán al dominio de la nación los terrenos ocupados por las vías, á que se refiere el artículo anterior, y los de las estaciones de Recoleta y Palermo; y por el primer inciso del artículo 8º, se resuelve que la misma compañía del ferrocarril Central Argentino quedará obligada á empalmar la doble vía que cruza el parque 3 de Febrero con el viaducto del ferrocarril Buenos Aires y Rosario. En otros términos, la vía actual del Central Argentino, comprendida desde la calle de Callao hasta Maipú, es decir, hasta la terminación

de esta línea, pasa al dominio de la nación; ese terreno queda desocupado, las vías se levantan, y las líneas se trasladan al viaducto á alto nivel, con lo cual se resuelve un problema municipal del mayor interés é importancia que es sacar las vías férreas del sitio que ocupan actualmente, cortando calles públicas de gran circulación y dando lugar á accidentes como los que han ocurrido en estos últimos días.

No hay ningún inconveniente en que así se haga.

Que le convendrá á la empresa, no lo pongo en duda; pero, si á la empresa se le permitieran conservar las vías donde están actualmente, las conservaría gustosa conjuntamente con las vías del viaducto

Esta es una obligación para la empresa, cuyo cumplimiento redundará en una ventaja positiva para la circulación del municipio.

—Se vota el artículo 6º y es aprobado

—En discusión el artículo 7º.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Para hacer dos observaciones.

Una que se refiere á la primera palabra con que empieza el artículo: «*volverán*—dice—al dominio de la nación los terrenos ocupados», etc.

La palabra *volverán* hace ó deja suponer que esos terrenos han sido alguna vez de la nación. Nada más inexacto. Ni los terrenos del ferrocarril Central Argentino, ni los del Buenos Aires y Rosario, pertenecieron originariamente á la nación. Su uso fué cedido por leyes especiales de la provincia de Buenos Aires, que voy á permitirme recordar.

En el tomo III, página 94 de la «Colección de contratos» publicado por el ministerio de obras públicas y en el decreto del 3 de agosto de 1857, que figura en dicha colección, se lee respecto de los terrenos del ferrocarril del Norte lo siguiente:

«El gobierno (de 1857) cede el terreno de propiedad pública en que ha de construirse el camino en todo el curso del ferrocarril del Norte».

El gobierno que concedió al ferrocarril del Norte el usufructo de los terrenos, fué el de la provincia de Buenos Aires, de manera que de volver á su dueño primitivo, sería á ella y no á la nación, á quien deberían restituirse esos terrenos. El decreto citado está firmado por don Valentín Alsina.

En cuanto al ferrocarril Buenos Aires y Rosario, en la misma colección citada, página 360, se registra un decreto de 30 de junio de 1862, en el que se lee lo que sigue:

«La provincia de Buenos Aires dona á la empresa del ferrocarril (traspasado después al Buenos Aires y Rosario) una extensión de tierra al lado del ferrocarril del Norte», etc.

Quiere decir que el dueño primitivo de todos estos terrenos ha sido, como he dicho, la provincia de Buenos Aires.

Creo entonces que no quedaría bien redactado el artículo, diciendo: «volverán al dominio de la nación los terrenos ocupados, etc.»; como si la nación hubiera tenido el dominio ó los hubiera cedido en algún tiempo.

La segunda observación que tengo que formular se refiere á los terrenos de particulares de que habla el artículo en discusión.

Yo deseo que el señor miembro informante me diga si esos terrenos pertenecen á una sola empresa, y en ese caso, cuál de ellas es, ó si son de las dos empresas; para, según lo que resulte, proponer ó no la modificación que tengo proyectada.

Asimismo deseo que se me diga, también, cuál es la ubicación de esos terrenos, cuya superficie, según datos recogidos en fuentes oficiales, sólo llegan á unos 25 mil metros cuadrados, más ó menos.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

La comisión ha redactado el artículo en esta forma: «volverán al dominio de la nación los terrenos ocupados, etc.», porque, si bien es cierto, como dice el señor diputado por Santa Fe, que originariamente fué la provincia de Buenos Aires la que cedió el uso de esos terrenos, por las leyes de 1859 y de 1862 y decretos de esos mismos años, es sabido que posteriormente se federalizó la ciudad de Buenos Aires y los ferrocarriles de que se trata pasaron á la categoría de ferrocarriles nacionales. De manera que si los terrenos que ellos ocupan han sido originariamente de la provincia de Buenos Aires, al pasar al dominio público deben pasar al gobierno de la nación.

En cuanto á los terrenos particulares son varias fracciones que el ferrocarri del Norte, hoy Central Argentino, en

virtud de la autorización que le dió la ley de concesión, expropió á particulares, y que tienen una superficie de 25.500 metros cuadrados próximamente.

Yo en este momento no tengo á la mano el plano de ubicación; pero puedo manifestar á la honorable cámara que son fracciones de terreno que se encuentran escalonadas desde el arroyo Maldonado hacia el norte en diversas partes. Son ocho ó diez fracciones de terreno que, en conjunto, suman esto. No podría decirle con precisión su ubicación, repito, pero eso está perfectatamente determinado por la dirección de ferrocarriles.

Son 25 500 metros cuadrados.

—Ocupa su asiento en el recinto el señor ministro de obras públicas, doctor don Ezequiel Ramos Mexía.

Sr. Pera (C. L.)—Como en la sesión anterior había dicho el señor ministro que había entregado al señor presidente de la comisión de obras públicas los antecedentes que he pedido, creía que no podía haber inconveniente en determinar inmediatamente la ubicación para calcular el precio de esas tierras.

Esto en cuanto á las tierras adquiridas de particulares por las empresas.

En cuanto á las cedidas en uso por por el Estado, si la comisión no tiene inconveniente, yo propondría que el artículo quedase redactado en la forma que primitivamente tenía en el convenio celebrado por las dos empresas y al cual me he referido hace un momento, agregando de paso que el convenio es ley de la nación y que en una de sus bases dice lo siguiente: «Volverán al dominio público todos los terrenos ocupados por el ferrocarril Central Argentino en la parte de la vía que debe levantarse y que el ferrocarril del Norte adquirió del estado por su contrato de 25 de febrero de 1862 y á las leyes que informan dicho contrato.»

La indicada, por consiguiente, es una forma basada en antecedentes perfectamente legales; ha sido ratificada por una ley de la nación; es una fórmula que ha dictado este mismo congreso, y no concibo que sea posible rechazarla después que ha sido promulgada, como lo está por el Poder ejecutivo. Me he permitido proponerla porque en ella están claramente delimitados los derechos, el origen y los antecedentes de estos terrenos, especificándolos con toda precisión y hasta con la fecha y la referencia á la entidad política que los cedía. Era el Estado. Ese estado es el de Buenos Aires y no la nación. Invito entonces al señor miembro informante á que acepte esa fórmula aprobada por una ley de la nación.

Sr. Presidente—¿Qué dice la comisión de esta invitación?

Sr. Candioti—La comisión mantiene su despacho.

Sr. Crouzeilles—¿No sería una solución que todos estos terrenos pasasen al dominio de la municipalidad de la Capital?

Sr. Carlés (M.)—No, señor. El punto está resuelto por el artículo 1° de la ley 1829, y está resuelto por una de las adquisiciones á particulares hecha por la empresa en los sitios que están discutidos; por consiguiente, se trata de leyes preexistentes perfectamente homologadas por el Congreso y que no pueden modificarse.

Sr. Crouzeilles — Pueden modificarse por una ley posterior.

Sr. Carlés (M.)—Pero viene á alterar completamente lo que estamos discutiendo.

Sr. Pera (C. L.)—Ya que se hace necesario apelaré al libro, á la colección de leyes en que consta el texto oficial del convenio ad-referendum á que he hecho alusión más de una vez en esta discusión: tiene fecha 20 de julio de 1899 y su artículo 3° (segunda parte) contiene la fórmula propuesta:

Volverán al dominio público, etc. y lo demás que ya han oído los señores diputados. Al pié de la página se encuentra la ley número 3970 de 5 de noviembre de 1900: que comienza diciendo: Apruébase el convenio celebrado el 20 de junio de 1899, es decir el convenio del que forma parte el artículo que he citado. La ley fué comunicada al Poder ejecutivo bajo la firma de los señores don Norberto Quirno Costa y Marco Avellaneda, siendo promulgada en la fecha susodicha.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Voy á decir tan sólo dos palabras para explicar este punto á la cámara.

Estos terrenos á que se refiere el señor diputado no van á volver á la nación sino en el nombre, porque están destinados á una calle que proyecta la municipalidad, según los planos del in-

geniero señor Thays. De manera que al decir que volverán á la nación, no importa otra cosa que facultar al gobierno para que los reciba y los entregue á la municipalidad para un servicio público.

Se trata de hacer un camino de acceso al paseo de Palermo para mejorar el actual, un camino para caballeros, que no hay ahora, y en fin innovaciones bastante favorables para el parque 3 de Febrero.

Los terrenos van á pasar, pues, á la municipalidad, y *volverán á la nación* es sólo una manera de decir.

Sr. Crouzeilles—Entonces, ¿por qué no lo hacemos directamente á la municipalidad si este es el fin que tienen esos terrenos?

Sr. Ministro de obras públicas Pero no veo el objeto. Si el despacho está hecho en buenas condiciones, no veo razón para modificarlo. Me explicaría que se modificara si hubiera alguna razón que lo aconsejara. ¿Qué lo podemos hacer en otra forma? Pero le podemos dar formas distintas! La que tiene el despacho de la comisión es bastante aceptable y no veo por qué se la ha de modificar.

Sr. Pera (C. L.)—El introito de la ley que acabo de citar revela evidentemente que el Congreso del año 1900 dándose perfecta cuenta de la dificultad que podía ofrecer una mala ó equivocada redacción del artículo en cuestión, suprimió en él todo lo que podia prestarse á cualquier confusión.

Y en vez de decir «volverán á la nación», resolvió consignar que: «volverán al *dominio público*», fórmula con la que se salvaba los derechos de la nación, sin incurrir en el defecto de sancionar un error de hecho, como sería el objetado.

No acepto, pues, la palabra *volverán*.

Antes que eso, dígase: «pasarán al dominio de la nación ó serán del dominio exclusivo de la nación, etc. etc.

Sr. Ministro de obras públicas No tiene importancia.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo en la forma que lo ha despachado la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa de 86 votos.

—En discusión el artículo 8°.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Voy á proponer una enmienda gramatical, en la redacción de este artículo en cuanto se refiere á la construcción del viaducto.

Dice el artículo «La compañía del ferrocarril Central Argentino construirá en forma de viaducto de mampostería el trecho de ese empalme comprendido entre el arroyo Maldonado y el punto de empalme con el viaducto existente, pudiendo ensanchar todo el viaducto hasta darle capacidad para cuatro vías», etc. Me parece que, en vez de decir «construirá el trecho», debería decirse «construirá el viaducto», etc. Porque no se construyen *trechos* sino obras que ocupan trechos.

Además, donde dice: «entre el arroyo Maldonado y el punto de empalme con el viaducto *existente*», se debe decir: «y el viaducto del ferrocarril Buenos Aires y Rosario».

Pido, entonces, que se modifique la redacción de la primera parte del artículo, determinándose que es con el viaducto del ferrocarril de Buenos Aires y Rosario con el que se va á empalmar el del Central.

En la parte del artículo que dice: «y la facultad de poder ensanchar todo el viaducto», etc., yo desearía saber ¿á qué viaducto se refiere, donde dice *todo?*

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Este artículo necesita ser modificado indudablemente desde el momento que la concesión no recae ya sobre una sola compañía sino sobre dos, y el preámbulo del artículo determina las obligaciones que corresponderían solamente al ferrocarril Central Argentino.

Pido al señor secretario se sirva tomar nota de las modificaciones.

Habría que modificar el preámbulo así:

Las empresas concesionarias contraen las siguientes obligaciones:

a) El ferrocarril Central Argentino empalmará.....

b) El ferrocarril Buenos Aires y Rosario establecerá cuatro vías...

c) Construirán en el sitio y con arreglo...

Y después de «una estación terminal nal» hay que agregar *de uso común de las dos empresas en Retiro....*

Sr. Presidente—Lo que está en discusión es el inciso 1°.

Sr. Pera (C. L.)—Me satisface la explicación dada y como complemento propondría simplemente que se agregase una palabra. Se dice que el viaducto se deberá hacer de acuerdo *con los planos* que la compañía someterá», etc. Yo

propondría que se dijese «los planos *y presupuestos*», porque el presupuesto tiene una importancia palmaria, tratándose de obras cuyo costo tiene necesariamente que computarse, á los efectos de las tarifas.

Sr. Candioti—La comisión acepta.

—Se aprueba lo siguiente:

Artículo 8°. Las empresas concesionarias contraen las siguientes obligaciones:

a) El ferrocarril Central Argentino empalmará la doble vía que cruza el parque 3 de Febrero con el viaducto del ferrocarril Buenos Aires y Rosario y construirá en forma de viaducto de mampostería el trecho de ese empalme comprendido entre el Arroyo Maldonado y el punto de empalme con el viaducto existente, pudiendo ensanchar todo el viaducto hasta darle capacidad para cuatro vías; todo de acuerdo con los planos que la compañía someterá á la aprobación del Poder ejecutivo dentro del término de seis meses de la promulgacion de la presente ley, fijándose el plazo de dos años, contados desde la aprobación de los planos, para la terminación de estas obras;

b) El ferrocarril Buenos Aires y Rosario establecerá cuatro vías desde la estación San Martín hasta el empalme á que se refiere el inciso anterior, y doble via entre las estaciones Villa Ballester y Rosario, obras que deberán ser terminadas dentro del plazo de cinco años á contar desde la promulgación de esta ley.

—En discusión:

c) Construirán en el sitio y con arreglo á los planos que dentro del término de seis meses deberá presentar á la aprobación del Poder ejecutivo, una estación terminal de uso común de las dos empresas en Retiro, para pasajeros, encomiendas, equipajes y carga, con todas las comodidades necesarias para el buen servicio de la red que explota, debiendo hacerse esta obra dentro del plazo de dos años, contados desde la aprobación de los planos.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Deseo que el señor miembro informante me diga si las empresas de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, estarán obligadas á conectar sus líneas ó empalmarlas con las de la estación central, el día en que el Poder ejecutivo se resuelva á construirla por cuenta de la nación, dando así cumplimiento á la ley de la materia.

Sr. Candioti—¿A qué estación se refiere el señor diputado?

Sr. Pera (C. L.)—Me refiero á la estación Central autorizada en virtud de la ley 2398, de 6 de noviembre de 1888, por la que se faculta al Poder ejecutivo para contratar por cuenta de la nación la construcción de la estación central de ferrocarriles y vías de acceso á la misma, ley que no tiene más que unos tres ó cuatro artículos y que por lo mismo voy á permitirme recordar.

El primero autoriza al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de cinco millones de pesos oro en la construcción de la estación central; el segundo establece la forma de arbitrar los recursos, disponiendo que, ó bien se obtengan directamente con la emisión de títulos especiales, afectando las obras al pago del servicio de los mismos, ó bien se entregue la obra á las mismas empresas para que se hagan cargo de su construcción bajo ciertas y determinadas condiciones.

Esta ley fué promulgada, como digo, con fecha 6 de noviembre de 1888. En seguida de promulgada, se ordenó por el Poder ejecutivo que se hicieran los planos, determinándose previamente la ubicación que debía tener la estación, la que, como dije en la sesión anterior, deberá levantarse en el paseo de Julio detrás de la casa de gobierno, de acuerdo con la opinión emitida por los primeros que pidieron el uso de los terrenos fiscales para hacer una estación: el ferrocarril del Norte y el de la Ensenada. Los solicitantes llamaban desde entonces la atención del gobierno sobre la conveniencia de que las estaciones estuviesen ubicadas, no á un costado de la ciudad, como resultará la proyectada, sino en todo lo posible en la parte más céntrica de la población.

Los concesionarios ó representantes de las empresas aludidas que lo eran los señores Gowland y Wheelwrigth, en la solicitud que presentaron al gobierno pidiendo que se les concediese el terreno donde se comprometían á hacer la estación; esto es, entre el río y la plaza de Mayo, decían: «en la práctica no hay obstáculos tampoco para esta obra importante. Los ejemplos que tenemos en Europa deberían ponernos en guardia contra todo sistema que no sea el de la centralización. Las primeras ubicaciones

en sentido contrario han costado después el céntuplo para remediarlas. Ningún punto presenta un sitio más aceptable para la estación central que proponemos construir que el Paseo de Julio, siendo el más céntrico de la parte comercial de la ciudad».

Volvamos al proceso de la ley autorizando la construcción de una estación central.

Determinado el sitio y hechos los planos y presupuestos, se sacó á licitación la obra. Los representantes de las compañías de ferrocarril, de aquella época, acogiéndose á la parte de la ley que autorizaba al Poder ejecutivo para dejar á cargo de las empresas la construcción de la estación, se presentaron al gobierno pidiendo bases y proponiendo condiciones para la obra.

Todos á una, inclusive los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, pedían que la construcción de la estación central se hiciera, no en el punto que ahora proponen, lo que importaría hacer simplemente una estación terminal de una ó dos líneas aisladas, sino una gran estación central para todos los ferrocarriles que llegasen hasta el puerto.

Recibida la propuesta, el gobierno esperó que la formalizaran; hubo una tramitación dilatoria larga y llena de pretextos y exigencias por parte de las empresas susodichas, hasta que el presidente Uriburu cortó el nudo gordiano con un decreto que contiene considerandos en los que se hace constar que no habiendo hecho efectivo el compromiso que tenían las empresas, el gobierno resolvía proceder á la construcción de la estación por su cuenta, con los fondos disponibles por la ley.

Quiere decir entonces que el gobierno tiene en sus manos esta preciosa facultad. El Poder ejecutivo tenía y tiene autorización legal para invertir, no un millón de pesos, como pretendían estas empresas el año 1903, sino cinco millones de pesos oro en la construcción de una estación.

Lo primero que pretendieron las empresas fué reducir el presupuesto á 4 millones; poco después pidieron que se rebajase esa suma á tres millones, hasta que en 1903 propusieron,—pero no ya para una estación general,—la suma de un millón. Ahora han extremado las pretensiones hasta no determinar absolutamente ninguna cantidad, de manera que por el artículo propuesto se les concede el derecho de hacer una estación terminal parcial, sin más obligación que la de hacer una instalación suficiente para la red que explota el Central Argentino, no estableciéndose ninguna de las condiciones impuestas por la ley y en los convenios anteriores todos, cuales son las que determinaban las relaciones con las demás empresas, las obligaciones, el costo, el alquiler, y en fin, todo lo que entonces se especificaba y ahora se omite en medio de la vaguedad indefinida del artículo propuesto.

En este sentido, era mucho más completo el artículo propuesto en el proyecto de Civit, que, á pesar de sus deficiencias establecía que el edificio de la estación de pasajeros debía levantarse en tales y cuales condiciones; que la compañía quedaba obligada á compartir su uso con las demás empresas y á permitir el paso de trenes de otras empresas por sus viaductos, etc., etc.

Entonces yo me digo: si lo que se proyecta, como se ha dicho, es construir una estación bajo la perspectiva de que debe ser un monumento digno del próximo centenario, me parece que se conseguiría mucho mejor ese *desideratum*, haciendo el estado un edificio propio y no permitiendo que una ó dos empresas particulares hagan un edificio de especulación sobre terrenos cedidos á perpetuidad y en condiciones que no fueron aceptados en otra oportunidad, como que fueron consideradas hasta como depresivas para el gobierno, porque pretendían el derecho de la explotación de la estación por el término de cincuenta años.

Téngase en cuenta el valor de los terrenos en la Capital y su constante valorización, y dígase si es posible ceder, á título gratuito y á perpetuidad, terrenos que importan muchos millones de pesos con la única obligación de hacer una estación limitada á las proporciones exigidas por el servicio de su sola red. Aquí donde con el valor actual de la tierra, basta una pequeña extensión para levantar el capital necesario para la construcción de edificios que cuestan millones, como lo prueba el que existe en las calles de Rivadavia y Florida, y en la Avenida de Mayo el teatro que se está terminando sin más base que la del usufructo por un término relativamente corto, quedando el edificio á beneficio del propietario, una vez concluído el plazo convenido ¿es posible que nosotros gratuíta, liberal y oficio-

samente entreguemos terrenos valiosísimos á empresas que lo van á explotar en beneficio propio y como lo crean más conveniente, sin exigirles siquiera que expresen la cantidad que han de invertir en la construcción? Francamente, no se comprende tanta generosidad con lo que es de todos, existiendo una ley que da hasta los fondos necesarios para poder construir un monumento de veintidos millones de pesos para la estación cuya construcción ha sido autorizada por la ley á que acabo de referirme.

Por eso insisto en la pregunta: si se obligará á la empresa del Central Argentino á unir sus líneas con las de la estación central, porque desde luego se presenta esta otra dificultad; si se le concede permiso para llevar sus vías por el viaducto á alto nivel ¿cómo conecta sus líneas con las otras?

En este sentido insisto en la pregunta y espero la respuesta.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

El problema de la construcción de una estación central de ferrocarrilas estaba resuelto por la ley que ha citado muy bien el señor diputado por Santa Fe; pero este problema, por leyes posteriores, se está resolviendo de una manera parcial.

El año pasado, el honorable Congreso sancionó una ley, que lleva el número 5092, si mal no recuerdo, autorizando al ferrocarril del Pacífico para entrar por un viaducto, por terrenos ganados al río, por medio de un murallón y demás obras necesarias; para construir su estación termnal, entre las calles de Córdoba y Corrientes, como también la estación para que pudiera llegar el ferrocarril Central Córdoba, sin imponerles ninguna otra clase de obligaciones y estableciéndose que el gobierno hiciera una estación terminal. cosa que me parece difícil ahora, pero que puede hacerse todavía, aunque se está resolviendo el problema por leyes posteriores.

La comisión no ha tenido en cuenta ese punto, puesto que se trata de una estación terminal de un ferrocarril, proyectada en un todo de acuerdo con la que se sancionó al año pasado. No me parece que deba estar en mejores condiciones una empresa que otra.

Nada más tengo que decir.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Me parece que no hay caso; lo dicho no probaría que lo que se concedió el año pasado estuvo bien concedido, ni que se tuvo presente la ley á que me refiero al hacer esa concesión.

El propósito del Congreso al votarla fué el reunir todos los ferrocarriles por razones de comodidad y hasta por razones de previsión, de seguridad y de estrategia en un solo punto convergente. Ahora se le permite á cada una de las empresas, acordándoles los mismos derechos, que desparramen las estaciones cada empresa por su lado y en condiciones desventajosas para el mismo gobierno, que ha dicho en uno de los considerandos del decreto á que he hecho referencia y que quiero recordar: «Las estaciones, no pueden ser objeto de lucro ni para el gobierno ni para las empresas mismas, sino que deben estar al servicio del comercio general».

Ante la pretensión manifestada por las empresas de entonces exigiendo el uso exclusivo en beneficio propio de la estación proyectada y que ese uso le fuese dado por un término mayor del necesario para la amortización del capital (cincuenta años), el gobierno rechazó la propuesta declarando que tales pretensiones «eran absolutamente inaceptables y hasta depresivas del derecho jurisdiccional que corresponde al gobierno sobre los ferrocarriles existentes». Este decreto lleva la firma de un ciudadano integérrimo: del presidente Uriburu.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Insisto en mantener el artículo tal como lo ha despachado la comisión y vuelvo á repetir que la solución de este problema se viene desarrollando por leyes posteriores.

Yo le preguntaría al señor diputado: ¿qué objeto habría en imponerle á la empresa la conexión de sus líneas con una estación futura, cuando está encima la estación del ferrocarril Córdoba y Rosario, la estación del ferrocarril al Pacífico una vez que se construya? Su conexión con una estación ¿á dónde? ¿Con una estación central para todos los pasajeros que lleguen á la Capital federal, estando tan inmediata como está la estación del Retiro y como van á estarlo las estaciones del Pacífico y Central Córdoba?

Y en este caso, me parece que es el gobierno de la nación el que va á ganar con esto, porque no va á desembolsar un sólo centavo para construir esta estación, la que por lo demás no será hecha al antojo y capricho de la empresa, porque tendrá que ser levanta-

da con arreglo á los planos y presupuesto sometidos á la aprobación del Poder ejecutivo.

No debemos esperar, ni se puede concebir, que se vayan á construir galpones, porque por esta ley se establece, en sus artículos de detalle, que las obras deberán construirse en proporción á la importancia del tráfico y á las necesidades actuales de la Capital federal.

Por eso es que yo no veo la necesidad de que se imponga esta conexión de líneas, que en todo caso puede hacerla el gobierno. En cualquier momento puede dictar el Congreso leyes á este respecto que consulten las necesidades del tráfico, y obligar á las empresas á llevar sus líneas á una estación central futura.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Voy á contestar la pregunta que acaba de reiterarme el señor miembro informante de la comisión.

El señor diputado me pregunta ¿qué objeto tendría imponer la conexión, cuando están tan cerca tales y cuales estaciones?

Con ese criterio yo le preguntaría á mi vez: ¿qué objeto tendría el viaducto del Retiro á Casa Amarilla? hecha la estación central de estos dos ferrocarriles.

En cuanto á la consideración reiteradamente repetida como un argumento de que la obra proyectada se va á hacer con dinero de la empresa, «así me las dieran todas!», podrían decir todas las empresas que estarían dispuestas á gastar no uno ni dos, sino cinco, diez ó los millones que fuesen necesarios en obras como éstas, siempre que se les concediera el uso exclusivo de las mismas y pudieran exigir el alquiler que creyesen conveniente permitir por el uso de la estación y de sus líneas á todas las demás empresas.

Yo no veo ventaja ninguna para el gobierno en acordar á estas empresas privilegios á perpetuidad que más tarde podrían redundar hasta en perjuicio de terceros.

La estación debe hacerse en el lugar determinado por el departamento de ingenieros, y según los planos proyectados por el personal técnico del ministerio de obras públicas.

Para realizar inmediatamente el monumento del centenario, que tanto se ha repicado, el señor ministro no tendría más que tirar un decreto mandando hacer las obras con los fondos de la ley.

Entonces, yo me pregunto: si el gobierno puede hacerla ¿para qué entregar la explotación de la estación á una empresa particular?

Se dice que el terreno de la estación no será nunca de la empresa. Pero como el uso del mismo por la empresa es á perpetuidad, yo no sé á qué se reduciría el dominio del gobierno, después de entregar para siempre el usufructo de estos terrenos que valen millones á la empresa.

Por estas razones he de votar en contra del artículo.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Si no he entendido mal, la oposición del señor diputado se funda en que él encuentra que es preferible hacer una gran estación central en el paseo de Julio, frente á la casa de gobierno, por cuenta del gobierno, á hacer las estaciones terminales...

Sr. Pera (C. L.)—No he dicho por cuenta del gobierno sino como lo manda la ley, emitiendo títulos, ó entregando la construcción de las obras á las empresas sujetándolas á los planos, condiciones y presupuestos, fiscalización y vigilancia de la nación.

Sr. Mitre—Voy á decir muy pocas palabras y desearía no ser interrumpido, porque pierdo el hilo de las ideas que voy á exponer y podría confundirme.

Decía que el señor diputado parece preferir que se haga una gran estación terminal en el paseo de Julio, frente á la casa de gobierno, no que se conceda á las compañías el derecho de que cada una tenga su estación terminal.

Cualquiera creería, señor presidente, al ver la tenacidad con que el señor diputado ha insistido sobre este punto, que la comisión se opone á que se haga la estación central; la comisión no se opone, ni deja de oponerse, porque lo referente á esa estación es asunto que no le ha sido sometido; lo que se sometió á su estudio, lo ha despachado en la forma que la cámara conoce, y la sanción de su despacho no será un obstáculo para que se haga en el futuro la gran estación central que yo, por mi parte, encuentro que sería muy ventajosa. La prueba de que la construcción de estaciones terminales de carga y pasajeros en el Retiro no es inconveniente mayor, á juicio de las compañías, para que se construya también una gran estación central en el paseo de Julio, la tenemos en una ley que

sancionamos el año pasado, por la que se concedió al ferrocarril del Pacífico el derecho de hacer una estación terminal en terrenos ganados al río por la obra del malecón, habiéndosele acordado además una concesión complementaria para la construcción de una línea á alto nivel, que penetra en los terrenos del puerto, llega á la calle Corrientes y termina en una estación de pasajeros.

Si esta compañía ha encontrado conveniente tener sobre el río, en los terrenos ganados, una gran estación de carga y pasajeros y, además una estación terminal en el paseo de Julio, ¿qué inconveniente habría en que el Poder ejecutivo cumpliera la ley del Congreso que ordena la construcción de la estación central frente á la casa de gobierno? Ninguno, señor presidente.

De manera pues que el señor diputado que ha hecho la observación puede votar con tranquilidad este artículo, por el cual se autoriza la construcción de esta estación, que se la llevará á cabo inmediatamente, en la seguridad de que si el Poder ejecutivo encontrara más adelante conveniente construir por su cuenta la estación central, lo hará; y que si el Congreso encontrara conveniente ordenar la construcción de esa estación central por cuenta de las empresas, se darían por muy satisfechas con la concesión.

Si hoy mismo se les diera el permiso para hacerla frente á la calle Rivadavia, no tenga duda el señor diputado de que las empresas preferirían esta segunda ubicación.

Pero no es esto lo que el Poder ejecutivo ha convenido con las empresas. ¿Por qué? Porque no ha creído conveniente entregarles el paseo de Julio para que pongan sus vías, y considera que es mejor dejar disponible ese espacio para la construcción de la futura estacion central, como la ley lo manda.

El artículo que se discute no entorpece esta construcción en manera alguna; solo dispone la realización de una obra necesaria y urgentemente reclamada por todos los que viajan por las líneas del norte de la república, dejando abierta la puerta para la futura grandiosa estación central, que realmente sería una obra muy interesante.

Creo, pues, que el señor diputado puede prestar su voto sin inconveniente, en la seguridad de que no contraría el propósito principal en que ha fundado su disidencia.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Noto con extrañeza este fenómeno curioso: que las empresas van aumentando sus exigencias y que el gobierno va cediendo de sus derechos á medida que pasa el tiempo y que las empresas progresan. Por ejemplo: vemos que el convenio en que había el compromiso aceptado de hacer la estación á que he hecho referencia hace un momento, fué desechado por las empresas porque no se les quiso otorgar la explotación de la misma sino por cincuenta años.

En el año 1903 se proyectó un nuevo convenio para hacer esta estación, acordando la privativa á las empresas del Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, pero imponiéndoles ciertas condiciones lógicas y naturales, por las que se legislaban las relaciones de unas empresas con las demás.

Por el artículo de la comisión, tal como viene propuesto, la única obligación de la empresa, es la de construir una estación suficiente *para la red que explota*, mientras que en el proyecto redactado por el ministro Civit se decía que las empresas estarían obligadas á construir una estación suficiente para todo el tráfico del Norte.

Esto es lo que no encuentro lógico ni aceptable. La estación terminal debe ser suficiente no sólo para estos ferrocarriles, sino para todos los ferrocarriles que vienen ya ó que vengan más tarde desde el norte. Ahora son los ferrocarriles de trocha ancha, mañana podrán venir los de trocha angosta, pero como no tienen obligación de darles paso, las empresas fusionadas se guardarían bien de dárselo, por razones de rivalidad ó competencia. Esta es la dificultad que encuentro en el artículo.

Por estas consideraciones, pediría á los señores miembros de la comisión que manifestaran si tienen alguna dificultad en acordar la concesión de esta estación en forma que sirva no sólo para la red de estas empresas, sino también para las demás líneas del norte como se establecía en el proyecto de Civit.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Las cuatro líneas del norte van á tener cada una su estación propia: el Pacífico, el Central Córdoba, el Buenos Aires y Rosario y el Central Argentino.

El Central Argentino y el Buenos Aires y Rosario, en virtud de esta concesión que estamos considerando, y el

Pacífico y el Central Córdoba, en virtud de las leyes que sancionamos el año pasado.

Sr. Pera (C. L.)—¿Pero si viniese una línea nueva?

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Hay que tener en cuenta que las dos empresas que utilizarán la estación son las únicas que pueden ser obligadas á construirla para uso especial de ellas.

Las relaciones que puedan tener estas empresas con cualquiera otra empresa futura que se presente y que necesite esta estación, están determinadas por leyes especiales sometidas al control del Poder ejecutivo de la nación.

Por consiguiente, estamos tratando aqui de la estación terminal del Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, que nada tiene que hacer con la estación terminal central, que se refiere á todos los ferrocarriles que lleguen á la Capital.

Esta construcción estará sometida á la aprobación del Poder ejecutivo; y nosotros no podemos determinar su costo, porque eso sería ultrapasar facultades, para entrar á disposiciones de reglamento, cuya jurisdicción le corresponde únicamente al Poder ejecutivo.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

El Poder ejecutivo entiende que no habría razón para tener con estas empresas mayores exigencias que las que se han tenido con las otras.

Al Central Córdoba y al Pacífico no se les ha hecho la exigencia que el señor diputado quiere establecerle á ésta; y no habría razón para esta injusticia: para crearle una situación completamente diferente á estas empresas.

En cuanto á la ley á que se refiere el señor diputado, que autorizaba al Poder ejecutivo para construir la estación central, debo hacer notar que han pasado tres ó cuatro administraciones desde que se dictó, y que ninguna ha creído conveniente hacer uso de esa autorización. Después de esa ley, se ha acordado á las empresas diferentes concesiones para hacer sus estaciones terminales; y si antes no se ha considerado conveniente hacer la estación central, ahora sería absolutamente inconveniente construirla para producir un hecho que no existe en ninguna parte, pues en ninguna ciudad existe una única estación central. Estando la estación terminal del Pacífico en la calle de Corrientes y la del Central Argentino y Buenos Aires y Rosario en el Retiro, no me parece que estén en puntos tan distantes que haga necesario aproximarlas. Las otras estaciones, la del ferrocarril del Sud y la de los ferrocarriles de Santa Fe, están á mucha mayor distancia y no se piensa en traerlas á una situación más central.

En fin, por estas razones ó por otras, el caso es que la autorización dada al Poder ejecutivo no ha sido usada, ni por el momento piensa el Poder ejecutivo en hacer uso de ella.

Creo, por consiguiente, como he dicho antes, que no habría razón en crear una situación de excepción contra estas empresas, porque sino vendría á resultar exacto lo que dije el otro día, que parece que estas empresas están decididamente perseguidas por un hado adverso.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el inciso en debate y es aprobado.

—En discusión el inciso d.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Creo, señor presidente, que este inciso debe desaparecer de la ley. No tiene razón de ser, no responde á ninguna conveniencia de utilidad pública, tiene graves inconvenientes y va á originar una erogación que, si bien no es de pago inmediato, tendrá que ser satisfecha en una serie de años, creando un derecho que durará no sé cuánto, acaso un siglo, dentro del puerto.

Y si no responde á ninguna conveniencia general ligar los ferrocarriles Central Argentino y del Sur, en Casa Amarilla, por un viaducto á alto nivel que cruce á lo largo todos los terrenos del puerto; si no responde á ningún beneficio para el puerto mismo, porque sólo va á tener alguna parada para pasajeros en las calles Cangallo y Venezuela ¿qué razón hay para conceder este derecho de ligar sus líneas, ocupando nada menos que el frente de la ciudad de Buenos Aires, á través de los terrenos del puerto? ¿Por qué no ligan sus líneas en las afueras de la ciudad, si así les conviene?

Es tanto más estraña esta concesión, cuanto que hay otro despacho, que está á la orden del día, en virtud del cual se concede á estas mismas empresas el derecho de construir una línea subterránea para ponerlas en comunicación.

Yo no encuentro, señor presidente, que haya ninguna conveniencia en que el gobierno construya por su cuenta una obra que no le servirá absolutamente para nada, y que, en todo caso, será un obstáculo plantado ahí, en los terrenos del puerto, hasta para la realización de esa misma estación central general de que se ha hablado.

Esto me hace creer, señor presidente, que la cámara debe preocuparse de este asunto y rechazar el inciso, si es que la comisión no cree conveniente retirarlo.

Se trata de una obra que no es de utilidad pública y que sin embargo, se va á hacer para provecho de los ferrocarriles, por cuenta del estado.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Con posterioridad al despacho de este asunto la empresa del ferrocarril Central Argentino se ha presentado, solicitando la concesión de una línea subterránea, entre el Retiro, Casa Amarilla y Constitución, con el objeto de colocar en este túnel una vía de unión de las líneas del sud de la provincia de Buenos Aires con las líneas del norte que van al interior de la república.

Si esta obra fuera concedida por el Congreso, la de que trata el inciso en discusión no tendría objeto.

La supresión de este inciso no encuentra por esta razón inconveniente alguno de parte de la comisión, y creo que no alterará de ninguna manera la estructura de lo convenido por el Poder ejecutivo con las empresas, porque al fin y al cabo este viaducto á alto nivel representa un gasto considerable y tal vez no remunerativo.

Así es que la comisión, aceptando las indicaciones que ha hecho el señor diputado por Buenos Aires, no encuentra inconveniente en que este artículo sea suprimido.

Sr. Ortiz de Rozas — Agradezco al señor diputado la deferencia con que ha aceptado mi indicación, que creí que era atendible.

Sr. Presidente—Habiendo aceptado la comisión la indicación hecha por el señor diputado por Buenos Aires para suprimir el inciso *d.* y no haciéndose observación, queda suprimido.

—En discusión el inciso *e.*

Sr. Ortiz de Rozas — No habría más que cambiar la letra correspondiente al inciso.

Sr. Presidente—Se hará por secretaría, señor diputado.

Sr. Ruiz Moreno—Pido la palabra.

La estación que el ferrocarril Central Argentino tiene en la ciudad de Córdoba es más ó menos la misma que se construyera cuando por primera vez llegó allí el ferrocarril, hace cincuenta años: vale decir, un galpón de chapas de zinc antiestético, antihigiénico, oscuro, donde hasta los depósitos de carbón están encima de la gente que entra y sale de la estación, situación que se agrava especialmente, porque á aquella estación concurre gran afluencia de pasajeros y movimiento de equipajes de todos los trenes que van al norte, y que del norte pasan al sureste de la república.

Por estas razones, pues, y siendo imposible que continúe en aquella situación, porque si la estación ó pseudo estación del Retiro de aquí es fea, aquélla es feísima relativamente á lo que es la ciudad de Córdoba, teniendo en cuenta sobre todo que esa estación es insuficiente desde mucho tiempo atrás, y lo es con mayor razón ahora, y lo será para el futuro, propongo que se incluya un nuevo inciso que diga: «La compañía del ferrocarril Central Argentino construirá en la ciudad de Córdoba una estación en las condiciones y términos que se establecen en el inciso de este mismo artículo».

No sé si la comisión tendrá inconveniente en aceptar este agregado, que como digo va á subsanar una necesidad realmente sentida. Enuncio la idea para que la comisión la tome en cuenta y la cámara decida.

La mitad, quizá más de la mitad de los señores diputados, estoy seguro que conocen aquel rancho feo y sucio que está allí con el nombre de estación. De manera que si no se aprovecha esta concesión beneficiosa á este ferrocarril para remediar ese estado de cosas, tendremos esa vergüenza eternamente.

Sr. Ministro de obras públicas

Creo que el señor diputado podrá quedar satisfecho con la noticia que voy á dar á la cámara á este respecto.

La empresa está actualmente estudiando los planos para la construcción de una nueva estación en Córdoba, sin necesidad de que se le indique, por propia conveniencia, y entiendo que dentro de muy poco tiempo serán sometidos á la aprobación del Poder ejecutivo.

Sr. Ruiz Moreno—Razón de más entonces para establecerlo.

Sr. Ministro de obras públicas La observación tiene en realidad importancia; pero dada la circunstancia que hago presente me parece innecesario establecerlo.

Sr. Presidente— ¿Cómo es la modificación que propone el señor diputado por Córdoba?

Sr. Ruiz Moreno — La compañía del ferrocarril Central Argentino construirá en la ciudad de Córdoba una estación en las condiciones y términos que se establecen en el inciso *c* de este mismo artículo.

Sr. Ministro de obras públicas Por mi parte no hay inconveniente.

Sr. Candioti—La comisión acepta.

Sr. Mitre—Puede ponerse, para mayor claridad, «una estación para pasajeros, encomiendas, equipajes y cargas, etc.,» y transcribir todo el final del inciso *c* del artículo 8º.

Sr. Ruiz Moreno—Bastaría agregar: «en las mismas condiciones y términos que se establecen en el inciso *c* del artículo 8º.» Transcribirlo todo sería una repetición.

Sr. Mitre—No está de más.

Sr. Ruiz Moreno — Entonces habría que enunciar todo el inciso anterior.

Sr. Mitre—Podría repetirse el final de ese inciso. Lo que abunda no daña en este caso.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Voy á pedir que se agreguen al inciso propuesto las condiciones que se establecieron en el convenio celebrado con las empresas del Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, convenio que, como he dicho, fué convertido en ley.

«Las compañías deberán conceder derecho de empalme y tránsito á las líneas abiertas al servicio público ó á construirse á que se refiere el artículo anterior y gozarán de los derechos y privilegios acordados á éstas por las leyes y contratos que las rigen».

Agregándosele esta cláusula, también aceptada por las empresas en el convenio de 1888: «A los efectos del artículo precedente, los gastos quedan fijados en el 50 por ciento de las entradas brutas».

Y hago esta referencia al capital y á las entradas, porque estos capitales tienen que entrar á formar parte de la masa, que determinará el derecho de intervención en las tarifas, y no conviene que el Congreso se desprenda del derecho de conocer cuál es el capital que se autorizará para saber cuando llegará, si llega alguna vez, á poder intervenir en las tarifas.

Justifica esta previsión el hecho de que al solo anuncio de este proyecto y de la construcción de 800 kilómetros de nuevas líneas ya se dice que el capital á invertirse será de 50 millones de pesos oro, lo que significaría que cada kilómetro de las nuevas líneas, no valdrá los 40.000 pesos oro que se le ha reconocido á estas afortunadas empresas sino que el costo pasará de 60.000 pesos oro por kilómetro.

Creo entonces que es de alta previsión establecer como se ha hecho siempre, un tipo de precio dado por kilómetro. No nos expongamos á que implícitamente sancionemos desde luego este absurdo: que los ferrocarriles que ya son carísimos de suyo, calculados como lo ha hecho la dirección de vías de comunicación á razón de 40.000 pesos oro por kilómetro, lleguen hasta la monstruosidad de hacerse reconocer más de 60.000 pesos oro en los ramales que han sido proyectados.

En este sentido, propongo que se establezca como agregado el tipo del precio por kilómetro y el costo total de las obras que se van á hacer, especificadas tanto en este inciso como en los demás,

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Lo que propone el señor diputado está resuelto por la ley 5315 para todas las líneas de ferrocarriles. Por consiguiente, no se pueden establecer excepciones que además de ser odiosas, en este caso no serían beneficiosas para el estado.

Esto es lo que yo opino individualmente como miembro de la comisión de obras públicas.

Sr. Pera (C. L.)— Pido la palabra.

No veo en qué artículo esté establecida la prescripción que quite al Congreso el derecho de fijar el precio por kilómetro.

Sr. Mitre—¿Qué artículo se está discutiendo?

Sr. Presidente—El que ha propuesto el señor diputado por Córdoba.

Sr. Mitre—Tenemos que votarlo.

—Se vota y queda aprobado en los siguientes términos:

La compañía del ferrocarril Central Argentino construirá en la ciudad de Córdoba una estación para pasajeros, encomiendas, equipajes y carga, con todas las comodidades necesarias para el buen servicio de la red

que explota, debiendo hacerse esta obra dentro del plazo de dos años, contados desde la aprobación de los planos.

Sr. Presidente—Ahora el señor diputado por Santa Fe hace dos nuevas proposiciones.

Sr. Pera (C. L.)—La limito á una sola: á fijar el precio por kilómetro.

Sr. Presidente—Sírvase indicar los términos de su modificación,

Sr. Pera (C. L.)—A los efectos del derecho de intervención en las tarifas, el costo por kilómetro no podrá exceder del estipulado á los efectos de la garantía, en las concesiones anteriores de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo en los términos propuestos.

—Se vota y resulta negativa.
—En discusión el artículo 9º, inciso a.)

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

La acogida favorable que tuvo mi indicación anterior por parte del señor presidente de la comisión de obras públicas, me alienta para proponer otra que creo igualmente equitativa.

Se trata por este artículo de hacer lo que se llama un cambio ó permuta, que no lo es en realidad, sino sencillamente una nueva concesión para ocupar terrenos fiscales con instalaciones de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario.

Yo no quisiera oponerme á esta concesión, porque en realidad, si bien las empresas van á beneficiarse grandemente con ella y ahorrar una suma muy considerable, como sería la que tendrían que pagar si, procediendo con cierta rigidez, la nación les exigiera el precio de lo que van á ocupar, indudablemente beneficia el buen servicio de los ferrocarriles, y hay el deber de concurrir á ese fin dentro de una medida justa.

El señor ministro manifestaba en la sesión anterior que era permuta y no simple concesión, porque las empresas concurren entregando al estado veinte y tantos mil metros cuadrados de tierra de su propiedad, que según la autorizada opinión del señor ministro, representan más de ochocientos mil pesos oro.

Yo acepto esta estimación; y digo que si terrenos parcelados en forma inconveniente en las afueras de la ciudad representan ochocientos y tantos mil pesos oro, siendo su extensión de veinte y tantos mil metros cuadrados, los ciento setenta mil metros cuadrados de terrenos de preferencia, contiguos al puerto de Buenos Aires, por una simple regla de proporción, representan cinco millones cien mil pesos oro.

Entonces ¿cómo conciliar estos deseos míos de no ser un obstáculo para la concesión que se trata de dar y al mismo tiempo de no incurrir en una liberalidad tal que podría fácilmente calificarse de prodigalidad, de derroche?

Basado en esto, propondría lo siguiente: que se conceda á las empresas el uso de los terrenos fiscales que se detallan en los incisos subsiguientes por el término de cincuenta años, quedando á cargo del Congreso resolver en oportunidad si esto debe prorrogarse ó si las empresas deben adquirir esa tierra; pero en todo caso sin poner condiciones al uso que se conceda á las empresas, á título gratuito, de esos ciento setenta mil metros cuadrados que representan, ya digo, un capital no menor de cinco millones cien mil pesos oro.

Me complacería mucho que la comisión de obras públicas con el mismo criterio que manifestó anteriormente, tomara en consideración esta indicación, que no importa una obstrucción, sino, sencillamente, salvar los derechos de la nación para el futuro. Allá, dentro de medio siglo, el Congreso nacional resolverá este punto, y las circunstancias aconsejarán entonces lo que debe hacerse; pero habremos reservado un derecho que de otra manera quedaría irrevocablemente perdido, porque lo que se dice, que el uso de la tierra es por el tiempo que sea ocupada con el destino que se le da, significa simplemente hacer una donación á título gratuito y á perpetuidad.

Se concibe que cuando la ciudad de Buenos Aires estaba formándose se hicieran las concesiones que acordó el gobierno de la provincia, en la esperanza de que, alterándose las condiciones en que se efectuaba el crecimiento de la población, ese terreno tendría que volver al estado; pero haciéndolo en la forma que va á realizarse ahora, asignar un derecho á uso gratuito por todo el tiempo que dure la ocupación, es sinó-

nimo de decir: dominio á perpetuidad. Lo único que no va á poder hacer la empresa, será vender; pero nadie la desarraigará de allí.

Propongo, pues, la limitación del uso gratuito durante cincuenta años.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Si se aceptase la indicación que acaba de hacer el señor diputado por Buenos Aires, correríamos el peligro de que toda esta ley quedara sin efecto, porque ella es el resultado de un convenio celebrado entre el Poder ejecutivo y las empresas. He dicho ya que han sido las autoridades municipales y el Poder ejecutivo de la nación los que los han instigado, diré, para que acepten esta permuta.

Las empresas gozan actualmente el derecho de propiedad sobre las tierras que han adquirido de particulares, en una extensión de 25.449 metros cuadrados, y además de un área mucho mayor, que tienen concedida á perpetuidad, es decir, si se entiende por perpetuidad, como ha dicho el señor diputado, el tiempo que se destinen esas tierras al uso para el que actualmente lo dedican. De manera que lo que se trata de conseguir por este convenio, es que ellas renuncien al derecho que tienen de ocupar las tierras que van á volver al dominio del estado y vayan á ocupar otras, en cantidad más ó menos equivalente, en otra ubicación.

Las tierras que tienen ahora, como las tienen á perpetuidad, si las cambiaran por otras á cincuenta años, harían un negocio malo evidentemente, tan malo que seguramente no lo aceptarían. Yo creo que si se aceptara la indicación del señor diputado, correríamos, como decía, el peligro de que la ley quedara absolutamente en nada.

Son 25.449 metros cuadrados los que las empresas tienen adquiridos de particulares, y la totalidad de la tierra que van á entregar á la nación llega á 141.000 metros cuadrados; la que se les entregaría en cambio serían 150.000. Hay una diferencia de ocho ó nueve mil metros más que reciben las empresas; pero hay que tener presente que la ubicación de la tierra que reciben es de mucho menos valor que la de las que entregan. Bastará fijarse en que una cantidad considerable de ésta última, está ubicada sobre el parque 3 Febrero, desde el punto en que termina el establecimiento de las aguas corrientes, hasta aquél en que empieza aquel paseo. Estas son los tierras de propiedad particular que entregarían. Las otras son desde la misma estación Retiro, con frente á la calle Callao, hasta el establecimiento de las aguas corrientes.

Basta esta indicación para comprender que el valor de esa tierra tiene que ser mucho mayor que el de la que se les entrega, que no está en la orilla del agua como parece suponerlo el señor diputado, sino en un punto completamente céntrico, lejos del río y con acceso á las calles que comunican la ciudad con el parque 3 de Febrero.

De manera que la permuta es real, porque las empresas se desprenden de tierra que tienen el derecho de ocupar por tiempo indeterminado; y el señor diputado quiere que acepten la ocupación, por un tiempo limitado, de otras tierras, en cambio de las que abandonan con esas ventajas. No creo que acepten.

Siendo esta una operación que se ha hecho teniendo en cuenta el valor de las tierras que se dan y el de las que se reciben, siendo el valor de las que se reciben, á juicio de las oficinas técnicas del ministerio de obras públicas, mucho mayor que el de las que se entregan, creo que el gobierno no sólo no pierde, sino que gana con la operación.

En cuanto á la limitación, ya digo, no creo que la acepten las empresas.

Nada más.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Ortiz de Rozas—Señor presidente: pienso en sentido opuesto al señor ministro respecto á la aceptación por parte de las empresas. Son demasiado prácticos los administradores de los ferrocarriles, para no darse cuenta de que reciben un enorme beneficio, que difícilmente se lo darían en ninguna otra parte, donde no hubiese como aquí, con buenas razones, un entusiasmo tan decidido por la construcción de vías férreas.

El señor ministro ha estado argumentando en el concepto de permutas y de valores de una y otra cosa á permutar. No; lo que las empresas ocupan actualmente de propiedad fiscal no representa para ellas ningún valor: ellas no dan nada.

El señor ministro está creyendo, me parece, que las empresas particulares ceden lo que actualmente tienen por

complacer á la municipalidad. No, señor presidente; no hay tal cosa; está en error el señor ministro. Las empresas no pueden continuar con sus líneas donde están, necesitan ensancharse, necesitan darles otro rumbo distinto, adquirir otros derechos, que son precisamente las condiciones de esta ley, y para ello tienen que abandonar el terreno que están usufructuando de propiedad de la nación.

¿Cómo harían las empresas para ensanchar sus líneas ahora sin una ley que las autorice á expropiar? Y como se quedarían limitadas á la doble vía, cuando necesitan cuatro vías para hacer el tráfico en condiciones convenientes, tanto para las empresas como para el público? Es claro que tendrían que venir á solicitarlo. ¿Cómo obtendrían las concesiones necesarias para llegar hasta el punto donde ahora quieren construir sus desvíos, y poder penetrar con mayor comodidad al puerto y ensanchar el terreno necesario para sus estaciones? Por una ley del Congreso.

Y si el Congreso tiene todo esto en sus manos, ¿por qué no ha de hacer uso legítimo de esa autoridad para poder establecer condiciones que no son tampoco inconvenientes para las empresas, sino altamente justas y equitativas?

En este concepto, señor presidente, creo que no arriesgamos absolutamente nada ofreciéndoles el uso gratuito de tierras de propiedad fiscal durante cincuenta años; y cuando digo cincuenta años, si á juicio de la cámara ó de la comisión fuese conveniente un término mayor, acordémoslo; pero que sea limitado, no á perpetuidad, porque no veo la razón por qué hemos de dar esa propiedad valiosísima, en cambio de nada.

La única razón que hay para hacerlo es ayudar á las empresas, siempre que presten buenos servicios al público; pero ayudarlas en condiciones razonables.

No creo posible que vayamos á hacer peligrar la ley; estoy convencido de lo contrario; y para demostrar el deseo que me anima de no crear obstáculos á su sanción y á su aplicación, en vez de los cincuenta años, propongo sesenta de uso gratuito de todas esas tierras; más: admitiría la eliminación de entregar al estado los terrenos de propiedad particular de las empresas; consérvenlos en buena hora; pero que los del estado, retroviertan en término fijo al dominio público.

No podemos en manera alguna suponer que los congresos venideros han de ser menos celosos que nosotros, velando por los intereses públicos, que son los intereses también de las empresas ferrocarrileras; y por consiguiente, les dejamos la oportunidad de juzgar, según el caso, lo que entonces convenga, y no cerrar en absoluto las puertas á toda intervención legislativa, que sería inoficiosa si se sancionara la ley en estos términos.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Si se aceptara la indicación y las empresas tuvieran que dar la tierra que poseen en las condiciones á que ha hecho referencia el señor diputado, la nueva vía de comunicación en el parque 3 de Febrero sería irrealizable, á menos que el gobierno fuera á expropiarles á las empresas esa tierra.

Por consiguiente, entra en el plan que se ha tenido en vista al proponer esta solución, que esa tierra de propiedad particular de las empresas, vaya á pasar en el dominio del fisco, á fin de poder hacer esta obra en la forma que he dicho.

El señor diputado insiste en que la modificación de la traza se hará en interés de la empresa y no del de la municipalidad.

Está en error el señor diputado. Las empresas no tienen ninguna ventaja en cambiar sus vías, sacándolas de donde estan para colocarlas al lado del viaducto del ferrocarril del Rosario. Si encuentran conveniencia en establecer estas vías á alto nivel, á fin de evitar cruces con la calles que traen sus grandes inconvenientes, no hay derecho para impedirlas que coloquen sus vías á alto nivel, en los mismos puntos en que estan las vías actualmente. Por consiguiente, podría el ferrocarril del Rosario seguir entrando, como entra actualmente, por su viaducto á la estación del Rosario, y podría el Central Argentino seguir entrando, como entra, por el mismo bajo ó alto nivel, si así cree que es de su interés. En todo caso, ni el Congreso ni poder alguno, sin dictarse previamente una ley de expropiación, puede privar á la empresa del derecho á usar de esa tierra con sus vías por todo el tiempo de su concesión.

De manera que lo que se le da á la empresa es precisamente lo mismo que tiene ya, con el mismo derecho, en otra

parte, aunque con menos valor de la tierra; pero con el mismo carácter, es decir se le da el derecho á ocupar ese terreno por todo el tiempo que lo explote con la vía férrea.

De modo, pues, que el Congreso puede perfectamente autorizar la permuta de que se trata, porque entre permutar un terreno en las condiciones en que lo tiene ahora la empresa, y las en que lo tendrá después, no se altera absolutamente nada. Porque si se le dijera á la empresa: este terreno que usted tiene, ahora, por todo el tiempo que quiera ocuparlo con su línea, va usted á cederlo á la municipalidad, en cambio de otro que sólo tendrá derecho á ocupar durante cincuenta ó sesenta años, es algo que seguramente la empresa no aceptaría.

Porque las empresas son prácticas, como decía el señor diputado, y lo primero que se le ocurrirá á ésta, es pensar que el Congreso no puede privarla del derecho que tiene de hacer la construcción de sus vías á alto nivel, en el mismo punto en que están ahora. Y entonces, la empresa no habrá perdido nada y habremos quedado en la misma situación, con el parque 3 de Febrero cortado por esta vía férrea que ocasiona grandes perjuicios á la circulación.

Yo creo, pues, que no hay ninguna razón para que se le haga á esta empresa una exigencia mayor que la necesaria, tanto más cuanto que lo que entrega vale mucho más de lo que recibe, y dado que entrega y recibe en las mismas condiciones en que está una y otra cosa.

Sr. Fonrouge—El valor no tiene nada que hacer aquí.

Sr. Ministro de obras públicas Si el valor no tiene nada que hacer, no hay nada en discusión; porque toda la argumentación del señor diputado por Buenos Aires se refiere al enorme valor que tiene la tierra que va á recibir la empresa.

Si tiene valor la que va á recibir, debe tenerlo también la que va á entregar, ó ninguna de las dos. Pero que tenga valor la que va á recibir y no la la que va á entregar, es algo que no se concibe.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

El señor ministro, al principio de su refutación á la observación del señor diputado por Buenos Aires, sacó argumento de la comparación que hizo entre el valor de la tierra de una y otra parte. Por mi parte afirmé, efectivamente, que si el valor no tiene nada que hacer bajo el punto de vista del usufructo, para el usuario, sí tiene muchísima importancia para el dueño de la tierra, y que, entonces, hay que computar el mayor valor de la que se va á dar.

Ahora, si se sostiene que es necesario dar ese mayor valor á fin de que desaparezcan las vías del sitio donde están actualmente, á fin de darle mayores facilidades á la empresa, yo sostengo que no es necesario hacer semejante esfuerzo, puesto que nunca hay un derecho irrevocablemente adquirido contra las leyes de orden público.

Si esas líneas son perjudiciales y hasta peligrosas para el tránsito, me parece que siempre el gobierno tiene los medios de hacer que desaparezca ese peligro, obligando á cambiar el recorrido de la línea. Luego, no considero necesario que se haga este esfuerzo para entregar el uso de un valor que está representado por cinco millones de pesos oro, en cambio de otro valor de ochocientos mil pesos, porque debo observar al señor ministro que esos cinco millones de pesos oro van á quedar inmovilizados, perdiendo la nación sus derechos mientras que la tierra quedará siempre ocupada por la empresa.

Par lo tanto, insisto en sostener que para la empresa el mayor valor no significa nada.

Sr. Mitre—Yo estoy oyendo hablar de mayor y de menor valor, pero hasta este momento no he oído asignar ningún valor; el señor diputado no ha hecho ninguna referencia concreta á valores, ni ha indicado siquiera la superficie.

Sr. Fonrouge—Son 170.000 metros.

Sr. Mitre—Está equivocado el señor diputado.

Señor presidente: la tierra que se concede al ferrocarril Central Argentino para su estación, está indicada por un rectángulo azul en el plano que ha sido repartido á los señores diputados; es tierra ganada al río y ocupa el sitio que ocupó hasta hace poco tiempo una gran laguna; en ella está el hotel de inmigrantes, que todos los señores diputados conocen. Calcúlese el valor por metro cuadrado que pueda tener, compárese con el valor de la faja del paseo de Julio que va desde Maipú hasta Callao: hay, me parece, una diferencia enorme en favor de las tierras que cede el ferrocarril.

En este caso no hay ninguna de las generosidades ni de las larguezas por parte del estado, que, desgraciadamente, figuran tanto en nuestros anales administrativos; hay sólo un cambio legítimo en que sale ganando la comunidad, porque se sacan las vías del sitio en que están, donde estorban, para ponerlas á alto nivel, sin perjuicio para nadie.

El valor actual que puede tener el área de terreno que se adjudicará á la empresa, será disminuido cuando se ejecuten las obras del malecón del Pacífico, sancionadas por ley.

Construído el malecón, se rellenará una superficie de terreno, que por lo menos, hará avanzar el área de tierra sobre el río en mil metros.

Entonces la estación proyectada, que hoy podría creerse favorecida por estar sobre el río, va á ser una estación completamente mediterránea.

Por lo demás, el señor ministro ha expuesto con toda claridad la equivalencia de lo que se permuta. Se permuta el derecho á ocupar tierra, con el objeto de destinarla á obras ferroviarias, por exactamente el mismo derecho; además, la empresa cede á la nación terrenos que ha comprado á particulares, y que tienen un valor efectivo considerable.

Yo creo que el señor diputado por Buenos Aires, que no puede dudar de la buena voluntad de la comisión de obras públicas, no tendrá inconveniente en reconocer que en este caso si la comisión no atiende su indicación, es porque no la cree justa, pues destruiría la estructura de este proyecto, sin beneficio para nadie.

Por estas razones la comisión aconseja á la cámara que insista en su sanción.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Para solicitar que se vote el artículo tal como lo propone la comisión, ya que no acepta modificación alguna, y que si fuese rechazado, se vote en la forma que indiqué, es decir, concediendo el uso durante cincuenta ó sesenta años.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Para advertir á la cámara que la proposición hecha por el señor diputado por Buenos Aires, á pesar de las indicaciones del señor presidente de la comisión, vendría á alterar el régimen constitucional de la ley.

Se ha dicho y se ha demostrado que la empresa entrega propiedad, título de dominio, en cambio de otra propiedad y título de dominio, mientras que lo que se propone ahora, es entregar por dominio, un título precario.

Si la exigencia quedara así, categóricamente en la ley, esto se llamaría despojo. La empresa estaría en condiciones no sólo de no aceptar, sino de rechazar; y no habría más remedio que dejar las cosas como están, es decir, contrariando á la edilidad, al espíritu de la ley de ferrocarriles, y contrariando á todo lo que significa justicia constitucional.

Cuando se estudió esta parte del proyecto, me tocó á mí especializar todo aquello que se refiere á la parte jurídica del mismo; y es ahora cuando debo hacer notar que una permuta es un intercambio de valores económicos, es el cambio de dominio bajo la base legal; y por consiguiente, el intercambio de valores debe ser á igual título, para que sea bueno aquel título bajo la faz legal.

Si se propone cambiar un dominio por un uso, no se hace una permuta.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

Para hacer una simple consideración, que lamento que los señores miembros de la comisión, que han hecho uso de la palabra, no la hayan recordado, y que se ha tenido muy en cuenta al hacer este despacho.

La comisión de obras públicas tiene, en todos estos asuntos, una base más ó menos uniforme de criterio para tratar todos los de igual naturaleza que vienen á su estudio.

Podrá haber alguna liberalidad, podrán quizás valer más los terrenos que toma la empresa que los que deja libres, pero quiero recordar esto á la cámara: que á las empresas del Gran Oeste y del Central Córdoba y del Pacífico, sobre todo á esta última, se les ha hecho mayores liberalidades, muchas más de las que tratamos de hacer ahora, porque no se han hecho permutas con ellas. Se les ha concedido gratuitamente la ocupación de todos los terrenos fiscales que esas líneas cruzan en la capital de la república.

Sr. Ministro de obras públicas—Y no por tiempo determinado.

Sr. Barraquero—Exactamente: se les ha hecho la concesión gratuita por tiempo indeterminado.

Entonces, resultaría, si se aceptara lo que propone el señor diputado, que se haría una excepción completamente injusta para con esta empresa, procediendo de una manera absolutamente

distinta de la que ha adoptado este mismo Congreso en las concesiones que ha hecho á las demás empresas.

Aun suponiendo que haya un espíritu de liberalidad para estas empresas, esta liberalidad ha sido mucho mayor para las otras á favor de las cuáles se han hecho concesiones este año y el anterior.

Sr. Presidente—Se va á votar el despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa de 37 votos.

—Se aprueba sin observación el inciso b.

—En discusión el inciso *c*.

Sr. Mitre—Este inciso debe suprimirse en virtud de la supresión hecha en el artículo 8º.

—Asentimiento.

Sr. Presidente — Habiendo asentimiento, se da por suprimido.

—En discusión el inciso *d*.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Tengo una observación que hacer á este inciso *d* y es la siguiente: propues to en 1903 por estas mismas empresas, fué rechazado por el gobierno por no considerarlo necesario.

Yo pregunto, entonces, á la comisión, ¿por qué se les va á regalar á las empresas estos terrenos ganados al río, cuando á juicio del gobierno es innecesaria semejante concesión?

Sr. Candioti—Pido la palabra.

La comisión ha mantenido este inciso porque ensanchándose en cuádruple vía la entrada del viaducto, es lógico suponer que la formación de los trenes necesitará mayor espacio que actualmente, existiendo sólo dos vías.

Además, esto vendría á ser una compensación por la faja de terreno en el paseo de Julio, de Maipú á Callao, que abandonan las empresas.

Ahora, si el ministerio de obras públicas ha dispuesto una cosa en contrario, yo no lo sabía.

La comisión sólo ha tenido los antecedentes del convenio remitido por el Poder ejecutivo, y las obras que es necesario hacer.

Sr. Ministro de obras públicas
Pido la palabra.

Yo no tengo noticia del antecedente que acaba de invocar el señor diputado por Santa Fe.

Lo que sí puedo decir, es que el proyecto que actualmente se discute, despachado por la comisión sobre la base de un estudio hecho por las oficinas técnicas del ministerio de obras públicas, ha sido estudiado detenidamente por los ingenieros de la dirección de vías y comunicaciones. Se han hecho los planos necesarios para determinar el espacio requerido por las vías, estación y demás obras complementarias; y en estas condiciones se hizo el contrato *ad referendum* que la comisión despachó de conformidad y que está á la consideración de la cámara.

Este asunto, como digo, ha sido objeto de un estudio técnico por parte de las únicas personas que están habilitadas para hacerlo.

En cuanto á las declaraciones anteriores á que el señor diputado se refiere, han podido, talvez, hacerse en otra circunstancia distinta de las actuales.

—Se vota el inciso *d* del artículo 9 y es aprobado.

—En discusión el artículo 10.

Sr. Meyer Pellegrini—Me permito preguntar á la comisión si entiende que estos ramales han de ser fuera del municipio ó también pueden establecerse dentro.

Sr. Ministro de obras públicas
Se refiere á la línea general.

Sr. Candioti—Esta es una disposición que contiene la ley 5315 y en los mismos términos se ha puesto aquí.

Por esta sanción, esta empresa viene á quedar dentro de la cláusula recordada de esa ley.

Por lo demás, es cuestión de que el Poder ejecutivo apruebe ó no los planos que presente la empresa de acuerdo con las necesidades y conveniencias generales.

Sr. Meyer Pellegrini — No me opongo á la concesión de este derecho, sino que pregunto á la comisión si entiende que es para fuera del municipio.

Sr. Candioti—Se refiere á toda la línea.

El Poder ejecutivo aprobará ó no los planos.

Si el Congreso otorga una concesión entre la ciudad del Rosario y Córdoba, por ejemplo, y la ajusta á las disposiciones vigentes actualmente, relativas á los ramales de 30 kilómetros, no va á decir que no se haga en el Rosario.

Como digo, es para toda la línea, y en vista de la conveniencia ó inconveniencia del trazado, el Poder ejecutivo aprobará ó no los planos que presente la empresa.

Sr. Presidente—¿Está satisfecho el señor diputado?

Sr. Ministro de obras públicas ¿Me permite el señor diputado por la Capital?

No es posible hacer ramales de 30 kilómetros dentro del municipio.

Sr. Meyer Pellegrini—¿Por qué no? La disposición no significa que sea obligatorio hacer ramales de 30 kilómetros. Esta cifra indica el máximum, y podrán hacerse ramales de medio kilómetro, por ejemplo.

Creo que el espíritu de esta ley es que los ramales se hagan fuera del municipio, y por eso preguntaría á la comisión si tiene inconveniente en incluir estas palabras: la empresa podrá construir fuera del municipio de la Capital federal ramales no mayores de 30 kilómetros.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Me parece que el señor miembro informante de la comisión ha dado la solución de esta cuestión.

El nos ha dicho que esta cláusula está consignada en la ley 5315; y yo digo: si está en aquella ley ¿para qué repetirla aquí? Nos ahorramos tener que hacer todas estas excepciones, cuando hay una ley vigente que establece esta facultad del Poder ejecutivo, referente, como es natural, á las líneas que están fuera y no dentro de la ciudad.

Por estas razones, creo que la disposición está de más, puesto que queda subsistente la ley general.

Sr. Meyer Pellegrini—¿Eliminando el artículo?

Sr. Candioti—¡Ah!, nó. Imposible evitar este artículo. El ferrocarril Central Argentino no tiene esta franquicia de construir ramales de 30 kilómetros. Recién ahora la tendrá.

Después de la sanción de la ley, este artículo es necesario, porque si esta empresa se acoge á la ley 5315, podrá construir ramales; de lo contrario no podrá hacerlo.

Sr. Presidente—Deseo saber si la comisión acepta la modificación propuesta.

Sr. Mitre—Esta prescripción, señor presidente, no es necesaria por lo que se refiere á los ramales concedidos por este despacho: pero lo es por lo que se refiere á las líneas del Central Argentino que ya existían cuando la ley 5315 se dictó.

Esa ley dispone, en su artículo 1°, que todas las concesiones de ferrocarril, líneas principales y ramales que en adelante se acordaren, serán regidas por sus cláusulas; pero la disposición no comprende á las líneas existentes. Respecto de éstas tiene la ley las siguientes disposiciones en su artículo 19: Las empresas de ferrocarriles existentes podrán dentro del plazo de seis meses contados desde la promulgación de esta ley acogerse á los beneficios establecidos en el artículo 8°, siempre que se sometieran á las condiciones establecidas en el mismo artículo 8° y en el artículo 9°.

Estos artículos de la ley 5315 determinan la exoneración de derechos de aduana para las empresas, la intervención del gobierno en las tarifas cuando las entradas brutas excedan del 17 por ciento del capital, la relación entre los gastos y las entradas de 60 por ciento y 40 por ciento, y la obligación de pagar una contribución de 3 por ciento sobre las utilidades, con destino á la construcción de caminos en la república.

De manera, señor presidente, que las compañías de ferrocarriles—y esto es bueno entenderlo una vez por todas— que las compañías de ferrocarriles que existían cuando la ley 5315 se dictó, no están regidas por sus cláusulas y aquéllas que se han acogido á la ley en virtud de la disposición del artículo 19 de que he dado lectura, lo han hecho á los efectos de los artículos 8° y 9°, es decir, para gozar de los beneficios que esos artículos confieren y para aceptar las obligaciones que por los mismos se establecen.

El artículo que se discute en este momento acuerda permiso al Poder ejecutivo para autorizar á la empresa del ferrocarril Central Argentino á construir ramales, no de las líneas que por esta ley se le concede, pues eso ya está dispuesto por la ley 5315, sino por todo el resto de su red existente antes de dictarse dicha ley.

Esta es la explicación que doy al señor diputado por la Capital.

Sr. Ortiz de Rozas—¿Tendrá el señor diputado la bondad de decirme si las empresas del ferrocarril Central Argentino y Buenos Aires y Rosario se han acogido á la ley 5315?

Sr. Mitre—Sí, señor diputado; se han acogido á los efectos determinados clara y expresamente por el artículo 19, que dice: «Las empresas de ferrocarriles existentes podrán, dentro del plazo de seis meses contados desde la promulgacion de esta ley, acogerse á los beneficios establecidos en el artículo 8, siempre que se sometieran á las condiciones establecidas en el mismo artículo 8° y en el artículo 9°.

Las disposiciones generales de la ley 5315, que según su artículo 1° rigen para todas las concesiones que otorgue en adelante el Congreso, no rigen para las empresas que ya existían, y la incorporación de estas empresas á las cláusulas de la ley, es sólo á los efectos de los artículos 8° y 9° sobre intervención de tarifas, determinación de proporcionalidad de gastos y entradas y pago de la contribución de 3 por ciento.

Sr. Ortiz de Rozas—Agradezco la explicación al señor diputado, porque me saca de un error.

Estoy entonces de acuerdo con el señor diputado por la Capital, doctor Meyer Pellegrini, respecto de la conveniencia de aclarar el punto relativo á si las concesiones pueden tener efecto dentro del municipio.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Si se acepta que el concepto tiene carácter para todas las concesiones, no veo yo que haya criterio justipreciativo si se limita especialmente este derecho en esta concesión especial.

Desde que se autoriza al Poder ejecutivo á aprobar ó no los ramales de treinta kilómetros que se soliciten en adelante por todos los ferrocarriles, no veo por qué se ha de impedir que el Poder ejecutivo pueda concedérselos en cualquier punto de la república.

Por consiguiente, siendo esta ley de carácter general, creo que sería eminentemente odioso limitarla y excluir á los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, para los cuales la estamos dictando.

Sr. Meyer Pellegrini—No sé si el señor diputado ha entendido que yo me oponía al artículo en general....

Sr. Carlés (M.)—No; yo me opongo al agregado que propone el señor diputado, por creerlo una excepción tratándose de una ley de carácter general.

Sr. Meyer Pellegrini—Muy bien, señor presidente; yo creo que no se trata de una ley de carácter general sino al contrario de carácter muy especial, de una ley contrato con empresas determinadas, á las cuales se les reconocen derechos y se les imponen obligaciones. Es cierto que por el artículo 10 se concede el derecho de construir ramales, previa aprobación del Poder ejecutivo; pero yo considero que debe especificarse que esos ramales menores de treinta kilómetros, no pueden trazarse dentro del municipio de la capital federal, aún con aprobación del Poder ejecutivo, porque el Congreso, en su carácter de legislatura local haría una especie de delegación de facultades dentro del territorio del municipio si desde ya autorizase en forma general que el Poder ejecutivo, por sí solo pudiera cruzar la Capital con líneas ferroviarias. Como el diámetro mayor de ésta no tiene treinta kilómetros, con la autorización de este sólo artículo podría el Poder ejecutivo cruzar todo el municipio con líneas de estas empresas. Quiero suponer que este hecho no se realizará en la práctica; pero creo que es conveniente que esta limitación se exprese en el artículo, tanto más cuanto que creo que las empresas no tienen intención de hacer estos ramales. Pero considero mejor prever el caso posible, y por eso insisto.

Si la comisión no acepta, ó el artículo no fuera aprobado como está, pido que se vote en la forma que propongo.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Ha agregado nuevas equivocaciones el señor diputado á las ya cometidas.

La cámara no delega absolutamente facultades á elementos extraños. El presidente de la república, por la Constitución, es el jefe local de la Capital y el Congreso es la legislatura local. Por consiguiente puede conceder ó dejar de conceder facultades dentro de su territorio, considerado á los efectos legales.

De manera que queda fuera de duda que el presidente de la república es el gobernador de la Capital y el Congreso la legislatura.

Sr. Meyer Pellegrini—Y por eso mismo no me gustaría delegar una vez por todas esta facultad de conceder líneas, sino salvando la facultad de examinar su conveniencia en cada caso.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Es dudar demasiado del criterio del

Poder ejecutivo el admitir que puede conceder uno ó más ramales dentro del municipio de la Capital á una empresa de ferrocarril. La capital, desde el bulevar de circunvalación hasta el puerto, no tiene treinta kilómetros.

De manera que, como muy bien decía el señor diputado por la Capital, este ramal tendría que ser desdoblado.

Sr. Meyer Pellegrini—Puede ser menor, porque el artículo dice *hasta treinta kilómetros*. De modo que el Poder ejecutivo puede conceder ramales de medio kilómetro.

Sr. Mitre—Pero la ley no obliga al Poder ejecutivo á conceder ningún ramal contrario á la conveniencia pública.

La ley pone en manos del Poder ejecutivo la facultad de conceder estos ramales para ahorrar á las empresas los trámites que les impone la gestión de concesiones ante el Congreso. No tiene otro objeto la disposición, y es de suponer que el Poder ejecutivo hará de ella el uso más discreto posible.

En realidad, no se trata de ningún ramal en el municipio de la Capital. La disposición es general, y yo supongo que ha querido acogerse á ella la empresa del Central Argentino porque puede resultar un beneficio más adelante.

La misma disposición figura para otras empresas con más amplitud, el Pacífico, por ejemplo; puede concederle el Poder ejecutivo la construcción de ramales hasta de setenta y cinco kilómetros.

Por lo demás, vuelvo á repetirlo, por lo que hace á todas las líneas concedidas por este proyecto, la autorización al Poder ejecutivo para conceder ramales hasta de treinta kilómetros, está expresamente consignada en la ley general.

La disposición que discutimos se refiere sólo á las líneas anteriores á la fecha de esta ley.

Creo que la cámara puede votarla con confianza, sin ningún inconveniente.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Debe pluralizarse también este artículo y decir, *las empresas*.

Sr. Secretario Ovando—Así está.

Sr. Pera (C. L.)—Entonces ¿quiere decirme el señor miembro informante si estos ramales quedarán regidos por el artículo 19 de la ley número 5315, ó si estarán sujetos á todos los gravámenes y obligaciones impuestos á todo nuevo ramal ó toda nueva concesión de acuerdo con el artículo 1° de dicha ley?

Sr. Candioti—¿Se refiere el señor diputado á estos ramales?

Sr. Pera (C. L.)—Sí, señor.

Sr. Candioti—Yo creo que esto es suficientemente claro con tener en cuenta lo siguiente: el artículo 19, que oportunamente ha citado el señor presidente de la comisión de obras públicas, dispone lo relativo á las empresas existentes que se acojan á los beneficios de la ley 5315 en el articulo 8°, con las obligaciones de los artículos 8° y 9°. De los demás artículos, no se ocupa para nada.

Sr. Pera (C. L.)—No entiendo ni oigo bien.

Sr. Candioti—El ferrocarril Central Argentino, una vez puesta en vigencia la ley 5315, solicitó del Poder ejecutivo acogerse á los beneficios que le acordaba la ley en su artículo 8°, es decir, en lo referente á derechos, impuestos, etc., comprometiéndose á cumplir las obligaciones establecidas en los artículos 8° y 9°, y nada más que á eso.

De tal manera que su solicitud estaba dentro de los términos de la ley, y el Poder ejecutivo, con fecha 31 de enero del corriente año, dictó un decreto concediendo lo solicitado, decreto cuya copia tengo aqui y que dice: «Se acepta la reclamación formulada por el ferrocarril Central Argentino, etc. La dirección de vías y comunicaciones fijará el capital de la empresa al 30 de septiembre,» etc.

Quiere decir, pues, que esta empresa se ha acogido por ese decreto á los beneficios del artículo 8°, con las obligaciones que le imponen los artículos 8° y 9°, y nada más.

Pero la facultad de construir ramales de 30 kilómetros no está en el artículo 8° ni en el 9°, sino en otro de la ley, para acogerse al cual necesitaría ponerse en las condiciones generales de la ley 5315, cosa que la empresa puede hacer cuando terminen sus actuales franquicias, ó puede no hacerlo y seguir disfrutando de los beneficios y cumpliendo las obligaciones que actualmente tiene.

Cuando expiren las franquicias actuales, que tiene por leyes especiales, será el caso de que se coloquen dentro de las disposiciones generales de la ley.

Así, pues, el artículo 19, que es el que yo he citado, les impone seis meses de plazo para acogerse á los beneficios del artículo 8,° como decía, con las obli-

gaciones de los artículos 8º y 9º. Y el artículo 20 dice: «A la expiración de sus actuales franquicias, las empresas de ferrocarriles existentes que no hagan uso de las contenidas en el artículo anterior, pagarán todos los impuestos vigentes», etc. y entrarán en un todo en las disposiciones de la ley.

Entonces, me parece que la observación del señor diputado queda contestada con esto: desde que se sancione esta ley, el ferrocarril Central Argentino tendrá las obligaciones que le imponen todos los artículos pertinentes de la ley 5315, comprometiéndose á cumplir todas las disposiciones que les impone gravámenes.

No sé si con estas explicaciones quedará satisfecho el señor diputado.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Me he dejado convencer por mis colegas de comisión, pero ha de ser con una condición: que en el caso de que se solicitaran ramales dentro del territorio de la Capital, sea el Congreso de la nación quien tenga que ver...

Sr. Meyer Pellegrini—El Congreso nacional como legislatura local.

Sr. Carlés (M.)—Perfectamente; me gusta.

Sr. Presidente—No habiendo observación, se da por aprobado el artículo en discusión.

Sr. Pera (C. L.)—Permítame.

He hecho una pregunta, no se me ha contestado, y se me pregunta si me doy por satisfecho.

Deseo saber si por el artículo se entiende que los nuevos ramales estarán sujetos á la ley general, ó si se entiende que deberán considerarse como parte actual de los ferrocarriles existentes.

Sr. Mitre—Los nuevos ramales están regidos por la ley general 5315.

Sr. Pera (C. L.)—¿Estos ramales?

Sr. Mitre—Sí, señor.

Sr. Pera (C. L.)—No tengo nada que oponer.

Sr. Presidente—Por eso la presidencia daba por aprobado el artículo.

Queda aprobado.

—En discusión el artículo 11.

Sr. Candioti—Habría que suprimir la parte relativa al inciso *c*.

Sr. Presidente—Si no se hace observación, se dará por aprobado el artículo 11.

—En discusión el artículo 12.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Al sólo efecto de una aclaración.

Este artículo 12 del proyecto en discusión, corresponde al artículo 10 de la ley 5315 que ya ha dado lugar á dificultades, en cuanto á la interpretación de esta cláusula.

¿Se refiere esta rebaja del cincuenta por ciento á artículos de propiedad de la nación, cuando la nación haga ó construya una obra, ó ha de hacerse extensiva esa franquicia cuando la nación se valga de un contratista para hacerla?

Mi pregunta tiene mayor oportunidad, si se considera que estas franquicias se extienden á las obras públicas provinciales, autorizadas por el Congreso, simple y llanamente; mientras que en la parte que se refiere á la moción se dice: «el transporte de los materiales y artículos de propiedad de la nación, destinados á la construcción de obras públicas nacionales.

Yo deseo saber si esta cláusula se ha de referir á toda obra de la nación, sea construida por administración ó por medio de contratista.

Sr. Candioti — Yo creo que en la forma en que está el artículo, estan satisfechos los deseos del señor diputado. Para que las obras provinciales gocen de esta franquicia, es preciso que ellas estén autorizadas por leyes del Congreso; para las obras de la nación no se dice nada; de manera que sin autorización del Congreso ó con ella, con licitación ó sin ella, esas obras gozan siempre de la franquicia.

Sr. Crouzeilles—Y en el caso de obras provinciales autorizadas por las provincias ¿por qué ellas no han gozar de esta franquicia?

Sr. Padilla — En cuanto se dice: «obras públicas provinciales autorizadas por leyes del Congreso», se pueden comprender las hechas por administración y las hechas por contrato. Pero cuando se refiere á obras de propiedad de la nación, se restringe el concepto, y se dice: «el transporte de los materiales y artículos de propiedad de la nación, destinados á la construcción de obras públicas nacionales»; y como generalmente hacer contrato significa también la provisión del material, deseo saber si ese material goza de la franquicia.

Yo no hago indicación; deseo que se fije la base de una interpretación, en un sentido ú otro.

Sr. Mitre—Ni el Congreso, ni la cámara de diputados interpretan las leyes.

Sr. Padilla—No he concluido.

Sr. Mitre—Creí que había terminado el señor diputado.

Sr. Padilla—Puede concluir, porque lo voy á rebatir mejor.

Sr. Mitre—El artículo en discusión es una reproducción textual del de la ley general.

No sé qué inconveniente puede haber en hacer extensiva á las empresas del Central Argentino y Buenos Aires y Rosario una disposición que rige para todos los ferrocarriles.

Sr. Padilla—Yo lamento que mi distinguidísimo colega el señor presidente de la comisión de obras públicas, no haya interpretado bien mis palabras.

Yo no pretendo hacer distinciones. Simplemente, digo que con motivo de la ley 5315, ya en vigencia, se han suscitado estas dificultades, y que, entonces, es necesario redactar esta ley en otra forma que ponga en claro el verdadero propósito del legislador. No es que tratemos de interpretar la ley; sino que estamos obligados á redactarla con claridad, para que no haya necesidad de ocurrir á los tribunales.

Sr. Mitre— La objeción del señor diputado, que no la ha definido sino que la ha insinuado simplemente, es la siguiente: Si se está construyendo una obra pública de la nación ¿ampara este artículo á los materiales que el contratista transporta con destino á esa obra? Si yo fuera juez, resolvería la cuestión por la afirmativa. El material puede ser del contratista y estar destinado á una obra de la nación; en cuyo caso la nación lo va á pagar. Si lo va á pagar, es lo mismo que si lo hubiera pagado ya, y una vez declarado el destino del material transportado, que es el ser empleado en una obra nacional, la empresa de ferrocarril está obligada á conceder la rebaja de la mitad de su flete.

Sr. Padilla — Perfectamente, pero como eso no está dicho con claridad en la ley 5315....

Sr. Mitre—Clarísimo!

Sr. Padilla—No tan claro, cuando se han suscitado esas dificultades.

Entonces, yo deseo que no se repitan tales dificultades. No pido que se varíe la ley en beneficio de esta concesión, sino que, dándose las razones de este artículo, fijemos nosotros los fundamentos y los motivos que van á servir de base de interpretación de la ley.

Sr. Presidente—¿Qué propone el señor diputado?

Sr. Padilla—Deseaba que quedara aclarado el concepto de la disposición de este artículo, para que sepamos que ha de comprender todos los casos.

Sr. Presidente—Aclarado el punto, se da por aprobado el artículo en discusión.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Para proponer un agregado que fué aceptado por la misma empresa del ferrocarril Central Argentino y Buenos Aires y Rosario en su propuesta anterior, cuando solicitaba la construcción de la estación terminal y demás franquicias y autorizaciones conferidas también en este mismo proyecto de ley.

Entre las obras que se comprometían á realizar las empresas del ferrocarril Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, figuraban en el artículo 5º, las siguientes: «La compañía del ferrocarril de Buenos Aires y Rosario se obliga á construir las siguientes líneas complementarias de su red:....

«*c*) un ramal de su estación en la ciudad de Santa Fe al puerto proyectado en la misma cuando sea construido.

«*d*) A extender la vía y á construir una estación de pasajeros en terreno de propiedad de la empresa, situado entre las calles Libertad, Salta y Catamarca de la ciudad del Rosario, para el servicio de trenes locales y de los generales que á juicio de la empresa requiera la explotación.

«*e*) A crear un servicio de circuito local en la ciudad del Rosario sobre la base de las vías existentes y del restablecimiento de la antigua vía del ferrocarril Oeste Santafecino, hasta empalmar con las del túnel del ferrocarril Central Argentino á lo largo de la calle del Bajo que pasa por enfrente de la aduana nacional».

Pregunto al señor miembro informante, si tiene inconveniente en aceptar ese agregado.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

No veo la necesidad de volver sobre lo votado. Ya está dispuesto cuáles son los ramales que se autoriza á construir, así cómo cuáles son las líneas que se obliga á construir también la empresa.

Ha pasado, pues la oportunidad.

Sr. Pera (C. L.)—Tiene la misma oportunidad y tengo el mismo derecho con que se propuso la creación de una nueva estación en Córdoba, y se aceptó.

Sr. Candioti—Se aceptó en su debida oportunidad, precisamente.

Sr. Pera (C. L) — La oportunidad es una forma: y lo que yo pido es una realidad de fondo.

Sr. Carlés (M.)—Por mi parte, no acepto.

Sr. Candioti—No acepta la comisión.

Sr. Presidente—¿No insiste en su indicación, el señor diputado?

Sr. Pera (C. L.)—Con la declaración que la da por muerta de antemano, no insisto. Pero conste.

—Pasa sin observación el artículo 13.

—Al darse lectura del artículo 14, dice el

Sr. Mitre—¿Me permite el señor secretario?

Las empresas, debe decir.

Lo mismo en el artículo 10.

Sr. Presidente—En todas partes.

Sr. Secretario Ovando—En el artículo 10, hice la corrección correspondiente.

Sr. Presidente—Se votará el artículo con la corrección propuesta: «Las empresas están obligadas, etc».

—Se vota y resulta afirmativa.

—El artículo 15 es de forma.

17

MOCIONES DE PREFERENCIA

Sr. Ortega—Pido la palabra.

Voy á hacer una moción que creo ha de ser recibida con satisfacción por la honorable cámara: para que se ocupe de un asunto en homenaje á la memoria del general Sarmiento.

Voy á pedir que se trate ahora mismo el proyecto venido en revisión del honorable Senado, acordando pensión á las nietas del general Sarmiento.

—Apoyado.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Sancionado este proyecto de la comisión de obras públicas, según las declaraciones que ha hecho ante la cámara el señor presidente de la comisión, ésta tiene producidos dos despachos: uno en la solicitud de Vangioni y compañía y otro en la solicitud de Llobet y Cía., por los cuales se conceden ramales que unen los mismos puntos. A fin de que queden estos despachos en igualdad de condiciones, hago moción para que después de tratados los proyectos sobre arrendamiento del Andino y de ley orgánica de los ferrocarriles, se entre á considerar estos dos.

—Apoyado.

Sr. Mitre — Pido que se agregue á esos proyectos, el que se refiere á la concesión á Villamayor y Cía. que es en la misma región.

— Apoyado.

Sr. Crouzeilles—Acepto.

—Se votan las tres mociones que anteceden y resulta afirmativa.

18

MOCIÓN

OBRAS DE IRRIGACIÓN

Sr. Ruiz Moreno—Pido la palabra.

Para solicitar que se trate en el orden de las preferencias, el asunto con despacho de comisión número 174, sobre el cual hice indicación días pasados y que no estaba impreso.

Se trata de obras de irrigación en el río Tercero; es un despacho de la comisión de obras públicas.

Sr. Van Gelderen—Está comprendido en las obras públicas que se van á tratar.

Sr. Ruiz Moreno— Siendo así, no insisto.

19

PENSIÓN

NIETAS DEL GENERAL SARMIENTO

Sr. Padilla—Podría tratarse el asunto á que se refiere la moción del señor diputado por San Juan.

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado, por el que se acuerda pensión á las nietas del general Domingo Faustino Sarmiento; y por las razones que dará su miembro informante, os aconseja su sanción en los mismos términos en que ha sido remitido.

Sala de la comisión, septiembre 10 de 1908.

Gregorio García Vieyra—Leonidas Zavalla—A. Cornejo.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º—Acuérdase la pensión mensual de ciento cincuenta pesos á cada una de las nietas del general Domingo Faustino Sarmiento, señoritas Emilia, Eugenia, Luisa y Elena Belin Sarmiento.

Art. 2.º Mientras este gasto no sea incluído en el presupuesto, se abonará de rentas generales, con imputación á la presente ley.

Art. 3.º Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires, á 2 de junio de 1908.

JOSÉ E. URIBURU
Adolfo J. Labougle
Secretario.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Para decir sencillamente que el mejor argumento y el mejor informe que se puede hacer sobre este proyecto, es recordar que hoy es el aniversario de la muerte del gran Sarmiento, Me parece que esto dice todo.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota y aprueba en general el proyecto leído.

Sr. Escobar—Que se haga constar que fué aprobado por unanimidad.

Sr. Presidente—Así se hará.

—Sin observación, se aprueba en particular el proyecto.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

20

MOCIÓN

PENSIONES Y JUBILACIONES

Sr. Anchorena—Pido la palabra.

Es con el objeto de hacer moción a fin de que se designe la sesión del miércoles próximo para tratar los despachos de comisión acordando pensiones. La cámara debió ocuparse hoy de estos asuntos, pero por resolución que tomó al principio de esta sesión, resolvió continuar con el despacho de la comisión de obras públicas que está pendiente.

Varios señores diputados—La sesión del lunes.

Sr. Anchorena—El lunes está destinado á otro asunto.

21

CRÉDITO SUPLEMENTARIO

JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

Existe una moción de preferencia votada por la cámara, á la que ya se le ha pasadó la oportunidad.

Dicha moción se refiere al despacho número 260 de la orden del día, que acuerda un crédito suplementario al departamento de instrucción pública para pagar á un personal de maestros que desde el 1º de año no han percibido un mes de sueldo.

Sr. Presidente—Tiene razón el señor diputado. La cámara había resuelto tratar hace tiempo ese asunto.

Se va á tratar inmediatamente.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto ha estudiado el mensaje y proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública por la suma de 192.000 pesos; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en la forma siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Abrese un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción

pública por la cantidad de doscientos doce mil pesos moneda nacional con destino al refuerzo de partidas que el presupuesto general vigente asigna al citado ministerio, en la proporción siguiente:

Inciso 7, item 7.

Para alquileres y reparaciones de las casas destinadas á reparticiones de justicia, treinta mil pesos.

Inciso 16, item 5.

Para sueldos extraordinarios, treinta mil pesos.

Para adquisición de materia prima para las siguientes escuelas de la Capital y Córdoba:

Escuela profesional de mujeres de la Capital, número 1, cinco mil pesos.

Para la escuela profesional de mujeres de la Capital, número 2, dos mil quinientos pesos.

Para la escuela profesional de mujeres de la capital, número 3, cinco mil pesos.

Para la escuela profesional de mujeres, de Córdoba, dos mil quinientos pesos.

Item 9.

Para edificación, refacciones, alquileres y otros gastos análogos, ciento treinta y siete mil pesos.

Art. 2° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 8 de 1908.

M. M. Padilla—Z. Cantón—E Revilla—Julián V. Pera—Sabá Z. Hernandez.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc,

Artículo 1° Abrese un crédito suplementario al departamento de justicia é instrucción pública, por la cantidad de ciento noventa y dos mil pesos moneda nacional ($ 192.000), con destino al refuerzo de partidas que el presupuesto general vigente asigna al citado ministerio en la proporción siguiente:

Inciso 7, item 7:		
Para alquiler y reparaciones de las casas destinadas á las reparticiones de justicia....	$	30.000
Inciso 16, item 5:		
Para sueldos y subsidios extraordinarios......................	»	30.000
Para adquisición de materia prima para varias escuelas de esta Capital y Córdoba...........	»	15.000
Item 9:		
Para edificación, refacciones, alquileres y otros gastos análogos	»	117.000
	$	192.000

Art. 2° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Para informar brevemente, como las circunstancias lo imponen.

Este crédito suplementario comprende varias partidas: una de treinta mil pesos, destinada á pagar diferencias de alquiler y reparaciones de las casas destinadas á las reparticiones de justicia; otra de treinta mil pesos, destinada á pagar los sueldos á que acaba de hacer referencia el señor diputado Vivanco; otra partida de ciento diez y siete mil pesos, con este objeto: 81.000, para diferencia de alquileres en las reparticiones de instrucción pública, 33.000 para reparaciones de edificios de los establecimientos de educación, y finalmente otra partida de 20.000 destinada también á pagar diferencias de alquileres. Además de estas partidas, que acabo de mencionar, se incluye otra de 15.000 pesos destinada á proveer de materiales á las escuelas profesionales de la Capital y de Córdoba. La comisión ha distribuido proporcionalmente esa cantidad al número de alumnas que tiene cada una de esas escuelas, en esta forma: 5.000 pesos á la escuela número 1; 5 000 pesos á la escuela número 3; 2.500 á la escuela número 2 y 2.500 á la escuela de Córdoba.

Entiende la comisión, que tanto los sueldos para el personal que está prestando servicios desde el 1° de año hasta la fecha en estas escuelas, como las partidas para materiales en las escuelas profesionales y diferencias de alquileres, son de imprescindible necesidad y que hay urgencia en votarlos.

Estas son los fundamentos que ha tenido la comisión para formular su despacho.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

22

MOCIONES

É INDICACIONES DIVERSAS

Sr. Anchorena—Pido la palabra.

Es para insistir en la moción hecha anteriormente para que se designe la sesión del miércoles próximo para ocuparse la cámara de los despachos sobre pensiones.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Es para pedir que se designe la sesión del lunes en lugar de la del miércoles.

Sr. Anchorena—No tengo inconveniente en que así se haga. Pero debo observar que la sesión del lunes está destinada especialmente para tratar otros asuntos.

Si la cámara resuelve invertir el orden y tratar los pensiones en la sesión del lunes, yo acepto gustoso la modificación propuesta por el señor diputado por Córdoba.

Sr. Ortega—Pido la palabra.

Creo que no hay inconveniente en que se vote la moción del señor diputado Anchorena, con la modificación propuesta por el señor diputado por Córdoba, porque mi moción para tratar los créditos suplementarios era destinando la sesión del lunes ó la del miércoles.

Sr. Ortiz de Rozas—La sesión del lunes está destinada para tratar los créditos suplementarios.

Sr. Ortega—Lunes ó miércoles.

Sr. Ortiz de Rozas—No hay razón para variar el destino de la sesión del lunes.

Hay algo más. En una sesión anterior fué aprobado en general el proyecto ampliando el capital del Banco de la nación, cuestión importantísima y que en mi concepto debiera tomar la cámara inmediatamente en consideración.

Aprobado en general el proyecto, el miembro informante de la comisión de hacienda, á petición del señor presidente del banco, solicitó la suspensión del debate para introducir una modificación en la discusión en particular, modificación que ya está formulada y entregada á secretaría.

Me parece que lo que procede es que la cámara trate este asunto á la brevedad posible, porque es muy importante y su consideración tomará muy poco tiempo.

De manera que mi moción es para que se mantenga el destino dado á la sesión del lunes, es decir, ocuparse la cámara de los créditos extraordinarios; y en primer término, del proyecto de ampliación del capital del Banco de la nación.

Sr. Piñero—Lo higiénico es que no se hable más.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Yo propongo que se respeten las sanciones que se han adoptado en las sesiones anteriores.

Sr. Fonrouge—Entonces quiere decir que debemos pasar á cuarto intermedio?

Sr. Mitre—Esa es una cuestión de forma que no me interesa.

Sr. Fonrouge—Entonces nos vamos á ir sin votar nada?

Sr. Mitre—Yo no voy á contrariar lo que desea el señor diputado. Ni sé lo que desea... (*risas*). Se había fijado la sesión de hoy para tratar las pensiones y como no han podido ser tratadas por falta de tiempo, me parece justo que se traten el lunes.

Sr. Anchorena—Voy á presentar una fórmula que va á conciliar todas las voluntades. Es la siguiente: que, como los asuntos de pensiones van á ocupar muy poco tiempo, se traten en primer término en la sesión del lunes, y después los créditos extraordinarios.

Creo que esa forma va á aunar todas las voluntades.

Sr. Van Gelderen—Que se vote la moción en esa forma.

Sr. Mitre—Yo insisto en hacer esta moción que comprende á todas: que se consideren los asuntos en el orden de las preferencias que ya ha aprobado la cámara.

Sr. Presidente—Eso subsiste.

Sr. Mitre—El señor secretario tiene nota de todas las mociones de preferencia, de manera que no tiene sino que ir poniendo los asuntos á la consideración de la cámara, en el orden correspondiente.

Sr. Crouzeilles—Esa es la forma.

—Varios señores diputados piden la palabra.

Sr. Presidente—Permitan los señores diputados, que alguna vez hable la presidencia.

La presidencia entiende que la moción formulada por el señor diputado por la Capital no es incompatible con el deseo que acaba de manifestar el señor diputado por Buenos Aires.

De manera que pone á votación la moción primera, que es fijar la sesión del lunes para tratar las pensiones que debieron ser tratadas en la sesión de hoy y en seguida los asuntos en el orden ya acordado.

—Se aprueba esta moción.

Sr. Presidente — Queda levantada la sesión.

—Son las 7.15 p. m.

SEPTIEMBRE 14 DE 1908

41ª REUNIÓN. 23ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, Barraquero, Barraza, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Drago, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (L.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Ibáñez, Iriondo, Lacasa, López Mañán, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Piñero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa, Carreras, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** del Barco, Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Amaya, Campos, Freyre, Ortiz de Rozas Vocos Giménez.—**Sin aviso:** Balestra, Bejarano, Fernández, García (A.), López, Mugica, Ortiz (I.), Pinasco, Ruiz Huidobro, Terán, Terrosa, Varela, Zabala.

11

Consideración y aprobación de los despachos de la comisión de peticiones referentes á **pensiones y jubilaciones.**

12

Autorización á la presidencia para comunicar al Senado los **proyectos aprobados.**

13

Lista de las pensiones y jubilaciones acordadas en la presente sesión.

—En Buenos Aires, á 14 de septiembre de 1908, el señor presidente declara abierta la sesión á las 4 p. m.

1

ACTA

—Se lee y aprueba el acta de la sesión anterior.

2

PUENTE CARRETERO

EN LA LAGUNA DEL JUNCAL

Buenos Aires, septiembre 12 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

Por decreto dictado en acuerdo de gobierno con fecha 20 de abril del corriente año, se autorizó á la dirección general de irrigación para llevar á cabo administrativamente, la construcción de un puente carretero sobre la laguna del Juncal inmediato á la gobernación del Río Negro, cuya obra formaba parte del proyecto general de desagüe aprobado para la misma, gasto que se imputaría á la partida de ($ 40.000 m/n.) cuarenta mil pesos moneda nacional de curso legal, que determinaba el item 88, inciso 9, anexo I del presupuesto de 1907, declarado en vigencia para 1908 por acuerdo de 25 de enero del corriente año

Ahora bien, como al sancionarse por el honorable Congreso la ley número 5521, relativa al presupuesto á regir en el corriente año se omitió incluir la suma correspondiente, destinada al pago de las referidas obras, las que ya tienen su principio de ejecución, resulta que éstas no tienen créditos donde ser imputadas.

Es en esa virtud que el Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad remitiendo el adjunto proyecto de ley, por el que se abre un crédito suplementario al departamento de obras públicas por la cantidad de ($ 40.000 m/n.) cuarenta mil pesos moneda nacional, con destino á cubrir los gastos ya ejecutados y los á efectuarse en la construcción de un puente carretero sobre la laguna del Juncal.

En la nota del ministerio de obras públicas que el Poder ejecutivo tiene el honor de acompañar encontrará vuestra honorabilidad los antecedentes que justifican el pedido del adjunto proyecto de ley.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA
M. DE IRIONDO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Abrese un crédito suplementario al departamento de obras públicas por la cantidad de ($ 40.000 m/n.) cuarenta mil pesos moneda nacional, con destino á atender los gastos que demande la construcción de un puente carretero en la laguna del Juncal inmediato á la capital de la gobernación del Río Negro.

Art. 2° El gasto que demande las obras á ejecutarse será atendido de rentas generales con imputación á a presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

IRIONDO

Buenos Aires, agosto 31 de 1908.

Señor ministro:

Por decreto dictado en acuerdo de ministros de fecha 20 de abril del corriente año, se autorizó á la dirección general de irrigación para llevar á cabo por administración la construcción de un puente carretero sobre la laguna del Juncal inmediato á la capital de la gobernación del Río Negro que formaba parte del proyecto general de desagüe aprobado para la misma, imputándose su costo á la partida de $ 40.000, consignada en el ítem 88, inciso 9, anexo I del presupuesto del año 1907, que fué puesto en vigor por el decreto de 25 de enero del mismo año.

Ahora bien, al sancionarse las partidas de la ley número 5521 del presupuesto en vigencia que reemplazan al inciso 9, del anexo I del presupuesto de 1907, no se ha incluído la partida destinada al pago de las referidas obras.

Como subsisten y aún se hacen más premiosas las circunstancias que determinaron la necesidad de esta obra y que provocaron

la creación de la partida aludida, y teniendo en cuenta las disposiciones del decreto de fecha 10 de junio ppdo, me dirijo á V. E. para pedirle quiera recabar del honorable Congreso de la nación la autorización correspondiente para invertir en el corriente año la suma antes enunciada en las obras con principio de ejecución á que he hecho referencia.

Saluda á V. E. con mi distinguida consideración.

EZEQUIEL RAMOS MEXÍA

(*A la comisión de presupuesto*).

3

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á gastar durante el corriente año hasta 1.000.000 de pesos moneda nacional en la construcción del ferrocarril á Andalgalá y Tinogasta. (*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley sobre construcción de un edificio destinado al museo y academia nacional de bellas artes. (*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley autorizando la construcción de obras de salubridad en la ciudad de La Rioja. (*A la comisión de obras públicas*).

SANCIÓN DEFINITIVA:

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á contribuir con 80.000 pesos á la edificación de un establecimiento de caridad en la ciudad de Tucumán. (*Al archivo*).

4

EXPEDIENTES

RELATIVOS Á PENSIONES VETADAS

Buenos Aires, septiembre 10 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Tengo el honor de solicitar del señor presidente, la remisión á la secretaría de esta honorable cámara de los legajos referentes á los diversos proyectos de ley acordando pensiones, iniciados en el honorable Senado y que han tenido sanción definitiva en la honorable Cámara de diputados durante el año 1907, los que serán devueltos tan luego como se tome conocimiento de los antecedentes que se necesitan.

Dios guarde al señor presidente.

D. E. PALACIO.
B. Ocampo,
Secretario.

Sr. Presidente—Se remitirán al honorable Senado, si no hay oposición.

—Asentimiento.

Buenos Aires, septiembre 12 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados

Tengo el honor de comunicar al señor presidente que el honorable Senado, en sesión de la fecha, de conformidad á lo solicitado por nota de 5 de septiembre, ha tenido á bien disponer se remitan á esa honorable cámara todos los expedientes de los proyectos de ley iniciados por la honorable Cámara de diputados y definitivamente sancionados por el honorable Senado, que fueron vetados por el Poder ejecutivo.

Dios guarde al señor presidente

JOSÉ E. URIBURU
Adolfo J. Labougle
Secretario.

Sr. Presidente—Se remitirán al Poder ejecutivo, de acuerdo con la resolución de la honorable cámara.

5

DESPACHO DE LAS COMISIONES

AGRICULTURA:

—Proyecto de ley del señor diputado Julián Barraquero sobre reglamentación del comercio de vinos.

OBRAS PÚBLICAS:

—Proyecto de ley del señor diputado Emilio Mitre, autorizando al Poder ejecutivo á acordar la construcción de ramales de ferrocarriles hasta de 75 kilómetros.

—Proyecto de ley del señor diputado Abraham Cornejo sobre construcción de un dique y obras complementarias de irrigación en el departamento de Calchaquí, provincia de Salta.

PETICIONES:

—Rendición de cuentas del señor secretario habilitado de la honorable cámara, correspondientes al presupuesto del año pasado.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

6

PETICIONES PARTICULARES

—Vecinos de Patagones, Marcos Paz, Tapalqué, La Plata y Necochea, solicitan la sanción del proyecto de ley del señor diputado J. M. Vega, sobre edificación escolar en la provincia de Buenos Aires.—(*A la comisión de instrucción pública*).

—Vecinos de Merlo é Ituzaingó (Buenos Aires), presentan una exposición referente al proyecto de ferrocarril á bajo nivel de la empresa del Oeste.—(*A la comisión de obras públicas*).

—La asociación de maestros de San Juan solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión de la obra del templo de San Antonio (Gualeguay) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión pro templo de la parroquia de Desamparados (San Juan) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—El círculo de obreros de San Telmo solicita un subsidio para la construcción de un edificio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La asociación General San Martín solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Luis C. Caronti solicita el reconocimiento de su estado militar en la situación de reserva del ejército.—(*A la comisión de guerra*).

—Daniel Silva solicita jubilación.—(*A la comisión de peticiones*).

—Solicitudes de pensión: María del Carmen Victorica, Juana Sánchez de Williams, Piedad Carrasco de Garabalino, Avelina Villa de Barrionuevo, Tomasa Silva de Moyano, Favio Capdevila, Mercedes C. de Fernández Oro, Juan G. de Fischer, Teresa Torres Esquiú, Juana Eguerte, Carlos Triace, Camila del Río de Racero, Carmen, Inés, Mercedes y María Niño, Margarita Logegaray de Iriberria.—(*A la comisón de peticiones*).

7

ESTADO MILITAR

SEÑOR LUIS G. CARONTI

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

No es á mí á quien incumbe recordar los importantes servicios prestados al país por el señor Luis G. Caronti como militar, especialmente en el servicio de las fronteras.

Tengo, sin embargo, conocimiento de que hace mucho tiempo que en la comisión respectiva de esta cámara existe una solicitud de este caballero pidiendo ser reconocido en el grado militar de coronel, sin aspirar á gravitar en el escalafón, ni tampoco que se le abone los sueldos que se le adeudan; al contrario, hace mención expresa de que renunciará á ellos; se trata simplemente de que se le discierna un honor que á mi juicio le corresponde, dados los importantes servicios que ha prestado al país.

Por estas breves consideraciones, yo voy á permitirme pedir de la honorable cámara quiera aprobar la moción que hago en el sentido de que la comisión le dé preferencia á la solicitud que acaba de presentar el señor Caronti, despachándola para una de las primeras sesiones.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento general, así se hará.

8

CANALES Y PUENTES

EN SAN JUAN

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo á contribuir con trescientos mil pesos nacionales á la construcción de un canal principal, de canales de desagües generales y de puentes en los mismos, en los puntos que atraviesan calles y caminos públicos en la provincia de San Juan para el servicio de irrigación del departamento «25 de Mayo».

Art. 2° La cantidad á que se refiere el artículo anterior será entregada al gobierno de la provincia para su inversión, por anualidades sucesivas de cien mil pesos cada una, subdivida en cuotas iguales trimestrales, á contar de 1909, inclusive.

Art. 3° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 4° Comuníquese etc.

Ramón Moyano.—Victorino Ortega.

Sr. Moyano (R.)—Señor presidente: El departamento «25 de Mayo» á que se refiere el proyecto que tenemos el honor de presentar á la consideración

de la honorable cámara, se encuentra ubicado al sud del importante departamento de Caucete, comprendiendo una extensión de cincuenta mil hectáreas, á lo menos, de terrenos planos, arcillo-arenosos, secos, muy propios para la agricultura, como lo han demostrado el alto rendimiento de los productos de sus sementeras y la buena clase de los mismos, como también el rápido y frondoso crecimiento de árboles frutales y forestales.

Utilizando los desagües (aguas servidas) de Caucete y sacando agua del río San Juan con grandes dificultades, se han cultivado gran parte de los terrenos que actualmente figuran en los padrones de riego, en cantidad de doce mil hectáreas.

El terreno empadronado á nombre del propietario ó poseedor significa tener concesión de agua otorgada por autoridad competente, pagar derechos de irrigación á tanto por hectárea, para el sostenimiento de las autoridades y empleados encargados de la distribución del agua.

La dificultad para sacar el agua del rio es permanente, debido á las causas siguientes:

1ª Lecho del río extenso y arenoso;

2ª Poco desnivel, m0.30 por cada mil metros desde la toma de agua actual hasta el límite norte del departamento, que dista seis kilómetros;

3ª Destrucción de la toma en el verano por las crecientes del rio;

4ª Falta de dinero principalmente, para construir las obras de irrigación que aseguren de una manera permanente la provisión de agua de riego.

El gobierno de la provincia, atendiendo á la iniciativa y trabajos de los dueños de los terrenos de aquel departamento, en el sentido de ensanchar los cultivos, ha hecho concesiones de agua, ha creado las autoridades que ha necesitado, ha votado subsidios y en el corriente año se le ha elevado á la categoría de municipalidad autónoma, que regirá desde el próximo año 1909.

Este progreso adquirido en los últimos años se debe á las promesas de los gobiernos de hacer construir un canal principal conductor de agua para regar once mil quinientas hectáreas, que está estudiado y aprobado desde 1900; y á la construcción del ramal del ferrocarril Gran Oeste Argentino que parte de la estación Cañada Honda, lo atraviesa de norte á sud en toda su extensión pasando por tres estaciones equidistantes dentro de su territorio, pertenecientes al mismo ferrocarril y termina en Caucete. Este ramal fué dado al servicio público en mayo de 1907.

Para llevar á cabo la construcción del canal de la referencia la legislatura de San Juan sancionó una ley que fué promulgada el 28 de septiembre de 1907 y reglamentada el 22 de octubre. Esta ley autoriza al Poder ejecutivo á contraer un empréstito de 100.000 pesos con el 9 % de interés y 10 % de amortización anual, pagadero con la renta de un impuesto extraordinario de un tanto por hectárea aplicado á los terrenos que tengan concesión de agua en el río San Juan.

El empréstito no se ha realizado, sensible es decirlo, porque todavía no se ha encontrado la casa ó persona que quiera hacer un negocio bien garantido; pues el impuesto extraordinario citado, la renta de impuestos fiscales correspondientes al «25 de Mayo» y los terrenos fiscales de este departamento, constituyen la garantía.

Por la razón consignada no se ha dado principio á la obra. Mientras tanto, no es posible permanecer en este estado, porque los vecinos del mencionado departamento se encuentran con concesiones de agua sin tener toma en lugar conveniente del río y sin el canal correspondiente para conducirla, lo que equivale decir: sin agua y con los gastos que ésta origina para conservar el derecho de usarla. Luego, hay que buscar los medios para salir de tal situación; y como el honorable Congreso y el Poder ejecutivo nacional prestan su cooperación decidida á todo lo que importe un progreso para el país, hemos creido encontrar la solución del problema con la sanción del proyecto presentado.

El canal proyectado tiene quince kilómetros de longitud fuera del departamento y capacidad para conducir agua para 11.500 hectáreas y su costo asciende á cien mil pesos moneda nacional en números redondos, pero la ley sancionada últimamente determina que se construya con capacidad para llevar agua para 15.000 hectáreas, debiendo construir las obras de arte en concepto de aumentar éstas á 25.000 hectáreas. Con estas modificaciones y teniendo en cuenta el mayor valor que los materiales y la mano de obra han tomado desde 1900 hasta hoy, aquel pre-

supuesto debe elevarse en un 50 por ciento ó sea á 150.000 pesos.

Dicho canal debe ser prolongado dentro del departamento, quince kilómetros más ó menos, hasta comunicarlo con el río San Juan, para derivar de aquél varios canales colectivos que conducirán el agua á las diferentes chacras. La apertura de este canal, los puentes, las compuertas surtidoras de agua á las ramas colectivas y marcos de mampostería de ladrillo ó piedra colocados cada doscientos metros de distancia, á lo más, en el canal, para fijarlo de posición y facilitar las mondas, calculamos su costo en cien mil pesos.

Dotado de agua el departamento, hay que hacer inmediatamente canales de desagües para evitar que las aguas servidas de una chacra inunden á la misma, ú otra inmediata, como asimismo que las calles y caminos se aneguen; también deben construirse puentes en estos canales en los puntos que atraviesen calles y caminos públicos.

El departamento está dividido en cuadrados de diez cuadras por lado, separados unos de otros por calles públicas; y los canales de desagüe correrán de norte á sud 13.000 metros en nueve calles paralelas de igual longitud cada una y de poniente á naciente 11.700 metros; y partiendo de este punto con rumbo al sud 4.000 metros hasta descender el río San Juan. Este recorrido es de 132.700 metros, y calculamos á pesos 0.40 el metro lineal de apertura ó desmonte, lo que da un costo de pesos 43.080. En esta red de canales hay que colocar cien puentes construídos de mampostería de piedra y madera dura, que calculamos en 500 pesos cada uno, ó sean pesos 50 000 el total. De donde resulta que los desagües con sus puentes costarán pesos 93.080.

Todavía tenemos que mencionar otro gasto: la construcción de una toma de agua provisoria en el río y la dirección técnica de las obras, que sin exageración calculamos en pesos 50.000.

Haciendo un resumen del costo de las obras, tendremos:

Canal principal exterior....	$ 150.000
» » interior.....	» 100.000
» de desagües.... .	» 43 080
Puentes en las canales de desagües................	» 50.000
Toma provisoria en el río y dirección técnica de las diferentes construcciones.	» 50.000
Total....	$ 393.080

A cargo particular de los vecinos quedan los canales de regadío que conducen el agua para sus chacras, los desagües parciales, la construcción de módulos para recibir el agua que les corresponda y la construcción de puentes en los canales en los puntos que atraviesen calles ó caminos públicos. Todas estas obras pueden calcularse en 150 000 pesos, de las cuales tienen una buena parte construida. Quedaría también de cuenta de los vecinos el servicio de 100 000 pesos que se autoriza al Poder ejecutivo de la provincia á contraer un empréstito.

De lo expuesto, se deduce fácilmente, que el departamento «25 de Mayo», puede decirse en formación, no puede con recursos propios afrontar las obras cuyo costo asciende á pesos 393.080. Tampoco, puede el gobierno de la provincia prestarle su concurso por ahora, debido á razones de pública notoriedad.

Realizadas las obras proyectadas, sobre la base de regar 15.000 hectáreas, los precios de cada unidad de terreno se triplicarán, siendo susceptibles de mayor incremento por las plantaciones de árboles y viñedos, lo que constituirá una riqueza provincial y nacional.

El agua de riego, la del río San Juan, porque la de lluvia no existe y cuando cae algunas veces en verano es para causar perjuicios hasta en la salud de los habitantes, es el elemento necesario é indispensable para la vida y prosperidad del 25 de Mayo y de la provincia en general; y teniendo en cuenta que dicho elemento lo tiene de una manera irregular, en cantidad insuficiente y expuesto á perderlo, lo que traería, como consecuencia lógica la pérdida también de los capitales invertidos, la despoblación y finalmente el abandono del departamento, si no se llevan á cabo las obras mencionadas en el tiempo determinado en el proyecto.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

9

DEFENSA AGRÍCOLA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Todo propietario, arrendatario ú ocupante de un terreno que en el año precedente haya sido invadido por la langosta,

está obligado á proveerse del material de barrera y accesorios en proporción al área de campo que posea, la que será determinada por el Poder ejecutivo, de acuerdo con la división en zonas que al efecto se haga del territorio de la república.

Art. 2.° El Poder ejecutivo queda facultado para vender á los particulares á precio de costo, por intermedio de la comisión central de la defensa agrícola, el material de barrera á que se refiere el artículo anterior, el que deberá ser solicitado á la misma por cada interesado, con seis meses de anticipación.

Art. 3.° Todo propietario, arrendatario ú ocupante que no se provea de la barrera y accesorios, de acuerdo con el artículo 1°, incurrirá en una multa correspondiente al cincuenta por ciento del costo material á que está obligado á proveerse.

Art. 4.° Ningún propietario, arrendatario ú ocupante á quien el Poder ejecutivo provea de la barrera necesaria, de conformidad al artículo 2°, podrá aplicar esos materiales á otros fines que el de la destrucción de la langosta. La infracción á esta disposición será castigada con una multa de cinco á mil pesos moneda nacional.

Art. 5° Comuníquese, etc.

Joaquín S. de Anchorena.

Sr. Anchorena—Pido la palabra.

La materia de que informa el proyecto sobre el cual he de ocupar por breves instantes la atención de la honorable cámara, es de actualidad. Por él se impone á todo propietario, arrendatario ú ocupante de un terreno invadido el año precedente por la langosta, la obligación de proverse del material de barrera necesario para su destrucción.

La langosta, que durante años consecutivos ha causado tantos extragos en nuestra fuente principal de riqueza, la agricultura y la ganadería, ha sido combatida con relativa eficacia durante las últimas campañas, pero muy especialmente en la pasada debido á la cantidad considerable de barrera de que la comisión central de defensa agrícola pudo disponer, en relación con la que le había sido dado distribuir hasta esa fecha.

Muchos y muy diversos son los medios por los cuales se puede destruir la langosta en estado de voladora, desove y mosquita, pero uno solo es el que ha dado buenos resultados y que en la fecha se considera insustituible para destruir la langosta en el estado de saltona. Ese medio es la barrera. Su empleo ha dejado de ser un ensayo, para convertirse en un hecho feliz, que todos aceptan hoy por hoy como el de mayor eficacia y practicabilidad.

Su aplicación en los centros poblados ya no se discute; y solamente se trata de difundirlo de una manera tal, que satisfaciendo necesidades imperiosas, ahorre tiempo y brazos, dos elementos que hay que tener muy en cuenta cuando se trata de combatir esta plaga.

Pero no basta difundir la barrera; es necesario que los propietarios puedan disponer de ella en el momento oportuno, y esto no se conseguirá en tanto en cuanto sea el gobierno quien la provea, pues á lo extenso de nuestro territorio y á las dificultades de las vías de comunicación en muchas partes de él, hay que agregar la indolencia de muchos de nuestros propietarios, que, unas veces con fundamento, y otras sin él, se oponen á hacer trabajos de destrucción fundados en que no se les ha provisto de material.

Además, probada la eficacia de un procedimiento con el apoyo oficial durante años consecutivos, como se ha hecho hasta ahora, llega el momento en que esa acción sea secundada por el esfuerzo particular, si se quiere obtener el concurso de todos ó del mayor número, concurso indispensable para que la acción de la defensa agrícola deje de ser una promesa y se convierta en una hermosa realidad.

No teniendo el gobierno que proveer del material de barrera á los particulares, podrá disponer del *stock* que siempre deberá tener en su poder para construír líneas fijas de barreras á lo largo de los bosques ó de aquellos sitios en que, por la topografía del terreno ó por la poca densidad de la población, no sea posible combatir á la voladora, á la mosquita y al desove, evitando así que esas enormes mangas de langosta que nazcan en esos sitios, invadan el terreno cultivado y donde los pobladores ya han hecho trabajos contra el insecto en sus diferentes estados.

Pero á más de estas razones, es decir, la de la difusión, el poder disponer del material en el momento oportuno y obtener el concurso de todos ó el del mayor número, hay razones de otra índole, que llamaré económico administrativas, que abonan en favor de lo que establece este proyecto, y ellas son: economía de fletes y acarreos; economía en la reparación de los materiales y

evitar pérdidas y deterioros del material, muy frecuentes hoy, que la barrera pertenece al gobierno, pero muy difíciles mañana, cuando él sea de propiedad de los particulares.

Establece también el proyecto que cada propietario deberá proveerse del material con relación al área de terreno que posea y de acuerdo con una división en zonas que hará el Poder ejecutivo de todo el territorio de la república.

Tratándose de una medida impositiva, lógico y justo es que ella se imponga de acuerdo con la importancia del predio, con lo que pueda usufructuar, pues fácilmente se comprende que no se puede imponer la misma obligación al propietario de un área de campo cuyo valor es mínimo ó cuyo producto es escaso, que al propietario de un área de campo muy rico, cuyo producto es también en esta proporción.

Por otro artículo del proyecto se autoriza al Poder ejecutivo para que por intermedio de la comisión central de defensa agrícola pueda vender este material á los particulares al precio de costo.

La razón de esta disposición es sencilla. Tratándose de un artículo de uso muy limitado y cuya comercialidad es muy restringida, teniendo además en cuenta la obligación por parte de los propietarios de adquirirlo, es justo que el gobierno posea los medios para que los particulares puedan proveerse de él.

Expuesto así, en líneas generales, este proyecto, no debo ocupar más tiempo la atención de la honorable cámara y sólo me resta pedir á mis honorables colegas quieran apoyarlo para que pase á estudio de la comisión respectiva.

—Suficientemente apoyado, pasa el proyecto á la comisión de agricultura.

10

EXTINCIÓN DE LIEBRES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo dispondrá que la defensa agrícola proceda á la extinción de liebres, autorizándose á dicha defensa á pagar hasta diez centavos de moneda nacional por cada cuero de liebre sacrificada.

Art. 2° Este gasto se imputará á la ley número...

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Carlos Carlés—Manuel Carlés.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

No fatigaré la atención de la cámara ni la justa espectativa de la barra, extendiéndome en un informe sobre un asunto al que, aplicándole la vieja frase sacramental, es de aquellos que se informan solos, porque en un país agrícola y pastoril como el nuestro, no sería dado suponer á ningún diputado ignorante de lo que pasa dentro de la casa, ya que tanto nos interesamos por lo que pasa afuera.

Para demostrar el poder de adaptación de estos animales en el territorio de la república, bastará decir que en todo el corazón del país, la zona central, es decir, la zona cultivada por la agricultura y la elaborada para su aplicación al pastoreo, se encuentra invadida por este rumiante, que constituye no ya un peligro sino, quizá, una calamidad nacional; si continuamos descuidando este peligro, llegará un momento en que nos será casi imposible abatirlo.

Informes de todos los ferrocarriles, de particulares y de las oficinas del ministerio de agricultura, llaman la atención de los poderes públicos hácia esta plaga que constituye en la actualidad, como he dicho, algo más que un peligro. En la época de invierno ataca á los avenales, en la época de verano, ataca á los cereales; y en todo tiempo, á los demás productos de la agricultura y á la arboricultura naciente.

Creo, señor presidente, que ha llegado el momento de que autoricemos á esta institución de la defensa agrícola, para estirpar este mal nacional.

Estas razones, brevemente expuestas, harán que la cámara preste la atención que corresponde á este asunto, tratándose en él de algo tan fundamental para la prosperidad pública *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Presidente—En compañía de la langosta, se destina el asunto á la comisión de agricultura. *(Risas).*

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

El proyecto de que acaba de darse lectura, me parece sumamente interesante, y ya que de un tiempo á esta

parte yo me he declarado constantemente leader de todo lo que importa destruir las plagas de la agricultura, he de manifestar que esta es una idea que basta enunciarla para demostrar toda la importancia práctica que tiene: y en este sentido, hago moción para que se trate sobre tablas el proyecto.

Sr. Anchorena—Pido la palabra.

Desearía que el señor presidente tuviera la deferencia de hacer leer por secretaría, porque no me ha sido posible oirlo, la última parte del artículo 1º.

Sr. Secretario Ovando—Se autoriza á la defensa agricola á pagar hasta diez centavos moneda nacional por cada cuero de liebre sacrificada.

Sr. Anchorena—Perfectamente.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción para tratar sobre tablas el proyecto leído.

—Se aprueba esta moción.
—Se pone en discusión el proyecto antes leído.
—Se vota y es aprobado en general.
—En discusión el artículo 1º.
—Se aprueba.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Sr. Presidente—¿Sobre el artículo 1º? Ya está votado.

Sr. Piñero—Si ha sido votado, no haré uso de la palabra.

Sr. Carlés (M.)—Conozco el propósito que tiene el señor diputado al pedir la palabra, y es referirse al precio de cada cuero.

Las liebres en la vida social, son muy difíciles de cazar, y todavía más difícil las que abundan en el campo. *(Risas).*

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Señor presidente: no hay papel más difícil que el de adivinador; la adivinación del pensamiento es una cosa muy problemática si no quimérica.

La cuestión de que se trata en ese proyecto no es nueva del punto de vista de la defensa agrícola, y es una cuestión muy difícil; pero planteada con los procedimientos que allí se establecen, es lo mismo que si se tratara de matar hormigas partiéndolas por la mitad. *(Risas).*

En Australia, la plaga del conejo ha sido un verdadero flagelo de la agricultura; y como sabe el señor presidente, preocupó á los sabios de una manera especial, para encontrar el procedimiento que pudiera desarrollar una epidemia igualmente asoladora, dado el enorme desarrollo y el extraordinario crecimiento que tiene la plaga.

También en algunas explotaciones agrícolas de Francia, ha sucedido lo mismo: el viñedo de madame Veuve Clicquot fué invadido por la liebre; y esto preocupó tanto á la sociedad de agricultura de Francia, que fué consultado especialmente Mr. Pasteur, en circunstancias que cultivaba uno de los virus más intensos y venenosos y más difusibles que existen: el virus del cólera de las gallinas; y entonces Mr. Pasteur adoptó el procedimiento de contaminar el conejo y lanzarle como elemento de difusión entre los demás, y limpió así las explotaciones agrícolas y sobre todo de las más importantes de la Champaña, en Francia, de esa plaga. Los mismos experimentos fueron hechos después por Metchnikoff con algunas modificaciones, teniendo en cuenta la situación y desarrollo de los conejos y de las liebres en Rusia.

No tengo duda que quizá fuera este el procedimiento conveniente, porque toda liebre que se infecta, infecta seguramente á un millar de liebres.

Sr. Carlés (M.)—Después contestaré al señor diputado, demostrándole que no sucederá lo que él dice.

Sr. Piñero—Una liebre infectada, es una liebre que tiene la diarrea y que infecta completamente una zona extensa de campo, tal es el poder de difusión que tiene; pero cazarlas con escopeta me parece que va á ser un pésimo negocio.

Sr. Carlés (M.)—El señor diputado confunde conejos con liebres.

Sr. Piñero—No es tan grave como confundir rumiantes con roedores. *(Risas).*

Sr. Carlés (M.)—Acepto, señor presidente; pero no he confundido como el señor diputado un troglodita con un superficial, como es el conejo, con la liebre. En materia de zoología soy un ignorante y le pido disculpa al señor diputado porque no soy un profesional como él, que es un técnico.

Hecha esta salvedad, voy á contestar dos ó tres observaciones que ha hecho.

Entre nosotros, no ha habido otro medio de aplicación para extinguir estos animales que el que se ha empleado. Si acaso se pudiera emplear otro mejor, la defensa agrícola lo aplicará usando de todos los medios que estén

á su alcance. El sistema que ha citado para el conejo es completamente inadecuado para la liebre: el conejo vive en colectividad; la liebre es sedentaria; el conejo es troglodita; la liebre es superficial; el conejo es endémico en Europa; es adventicia entre nosotros la liebre.

Basta recordar que hace veinte ó veinticinco años, un artista cazador importó tres ó cuatro parejas y ha bastado eso para que al cabo de los tiempos y dado el poder de adaptación que tienen esos animales, la difusión haya sido enorme.

De manera, pues, que aplicar la ciencia y la sabiduría entre nosotros, cuando todavía estamos en el segundo estado de la civilización, que tenemos que usar la energía muscular para vernos libres de tantas plagas como ésta, yo creo que sería anticiparnos; y yo empiezo primero por emplear el arriador, antes de emplear el látigo del jockey.

Aconsejando á la defensa agrícola que use este temperamento, le facilitamos que escogite uno mejor; pero entretanto hacemos algo práctico. Y repetiré la vieja máxima: yo soy partidario de lo bueno y el señor diputado es partidario de lo mejor.

Esta es la situación en que nos encontramos.

Insisto, pues en que se vote el artículo tal como ha sido presentado.

Sr. Presidente—Ya ha sido votado.

Sr. Anchorena—Pido la palabra.

Yo creo, como el señor diputado por la Capital, que, aunque no se sabe todavía cual es el mejor de todos los medios, para la extinción de esta plaga, la compra será seguramente uno de los que ayudará á combatirla; pero creo también, como el señor diputado por la Capital doctor Piñero, que el laboratario será, en definitiva, el que nos dará el medio de concluir con esta plaga tan peligrosa y de la cual ya se está ocupando la defensa agrícola, habiendo pedido á varios sabios que estudien el asunto.

Creo que el señor diputado, autor del proyecto, no tendrá inconveniente en aceptar que no se fije desde ya el precio que se pagará por cada cuero de liebre.

Sr. Presidente—Ya se ha votado el artículo, señor diputado, y por eso dije antes, que esta era una discusión retrospectiva.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Es para decir, simplemente, que yo no me opongo al proyecto.

En cuanto á la cuestión de liebres y conejos, yo me he limitado á lo relativo á la difusión del virus, sin especializarme con ninguna de estas especies.

Del punto de vista del procedimiento de la infección para destruir roedores, las diferencias individuales y aun específicas entre liebre, conejo y vizcacha, etc., desaparece. El procedimiento es igualmente eficaz para todos los roedores.

Por otra parte, yo felicito al señor diputado porque es una idea muy feliz la que informa el proyecto, tan buena, como las que siempre presenta el señor diputado.

Sr. Carlés (M.)—El señor diputado ha presentado dos formas de hacerse simpático: la lección respecto de rumiantes y roedores y la forma gentil que ha tenido para poner el *aquiescat* al proyecto.

—Sin observación, se aprueba el artículo 2º.

—El artículo siguiente es de forma.

11

PENSIONES

Sr. Presidente—La cámara había destinado la sesión de hoy, á moción del señor diputado Anchorena, para ocuparse de las pensiones, para continuar después, según la indicación del señor diputado Mitre, con las mociones de preferencia, seguiendo su orden.

Sr. Van Gelderen—Después de las pensiones, corresponde ocuparse de los créditos suplementarios, para lo que se había hecho moción.

Sr. Presidente—Eso está dentro de las mociones de preferencia.

Sr. Van Gelderen—¿De manera que, ahora, vamos á ocuparnos de las pensiones?

Sr. Presidente—Sí, señor.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Al estudiar los diferentes despachos de la comisión de peticiones, he encontrado que al tratar las pensiones graciables que terminan al fin del presente año, se han hecho algunas reducciones qne importan, en lo militar, unos 1.500

pesos escasamente; y en lo civil, 150 pesos.

Me especializaré con una de éstas, para demostrar que las razones que he de aducir, rigen para todos los casos en que se han hecho reducciones.

Voy á tomar la última pensión, porque es la mayor y es la que se refiere á la señora Elena Arteaga de Domínguez, que, como todos los señores diputados saben, es la viuda del que fué secretario de la Suprema corte nacional, doctor José Domínguez.

La viuda de éste gozaba de una pensión de 350 pesos y la comisión ha reducido á 200.

No necesito hacer la apología del que fué José Domínguez. Basta recordar que durante un período de más de veinte años desempeñó el delicadísimo puesto de secretario de la Corte con una contracción y dedicación que le valieron dos notas, espontáneamente remitidas por aquel altísimo tribunal al Poder ejecutivo, recomendando que se acordara á la viuda del extinto una pensión por los servicios prestados.

Esta pensión termina á fin de año, y para el futuro, la viuda de este distinguido servidor no tendrá, como digo, más que 200 pesos de pensión, importando esto una economía de 1800 pesos al año, para la nación.

Basta decir que con 200 pesos, no va á llenar las necesidades de la vida material la señora de Domínguez, y basta acercar á esta suma la que se reduce, para comprender la razón que tengo para hacer esta moción: que todas las pensiones graciables que terminen este año sean consideradas por la honorable cámara con la misma suma que tenían hasta el presente.

A este respecto he consultado á los miembros de la comisión de peticiones, y en todos ellos he encontrado la mejor voluntad, vale decir, ningún inconveniente para acceder á mi pedido. Esto en cuanto á la primera parte.

En cuanto á la segunda, tratándose de una sanción laboriosísima en que han de desfilar ante la consideración de la honorable cámara, seguramente, expedientes por centenares, voy á hacer esta otra indicación: que pensión que no sea objetada, se dé por aprobada.

—Apoyado.

Sr. Presidente — La moción del señor diputado consta de dos partes...

Sr. Van Gelderen—Sí, señor: una respecto de las pensiones graciables que terminan este año para que sean votadas con la misma suma que tienen; y otra para que se dé por aprobada toda pensión que no sea observada, leyéndose simplemente el nombre del favorecido y la suma que se acuerda.

Sr. Presidente—¿Le es indiferente al señor diputado reservar la primera parte para cuando lleguemos á ocuparnos de las pensiones á que se refiere?

Sr. Van Gelderen—No, señor.

Sr. Presidente—Perfectamente; en cuanto á la segunda parte, si no hay observación...

—Asentimiento general.

Sr. Presidente—Se procederá como lo pide el señor diputado, en vista del asentimiento que manifiesta la honorable cámara.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

Antes de que la honorable cámara se ocupe en detalle de cada uno de los despachos de la comisión de peticiones que van á tratarse, deseo hacer algunas consideraciones generales sobre ellas.

La comisión de peticiones ha estudiado con toda la detención y con todo el cuidado que le ha sido posible los diversos proyectos de ley presentados por los señores diputados sobre jubilaciones y pensiones graciables, así como las numerosas solicitudes de particulares sometidas á su consideración; y consecuente con el propósito que formara al comienzo de su tarea, de no hacer proyecto en globo ó en bloc, los ha examinado separadamente y así aconseja su sanción á la honorable cámara, deseosa de evitar los inconvenientes que esos despachos en globo pueden traer.

Figuran, señor presidente, en estos despachos, descendientes de nuestros guerreros en la lucha gloriosa de nuestra emancipación política, y también de los del Brasil, del Paraguay y de las luchas apasionadas por nuestra organización nacional.

Figuran también los que han sido apóstoles de la educación general, vale decir, de la instrucción primaria y secundaria, normal y universitaria, porque tanto los unos como los otros tienen perfectísimo derecho á la consideración del estado, porque cada uno de ellos ha contribuído con su grano de arena á

la formación y á la cultura de nuestra nacionalidad.

Como estos despachos son algo numerosos, me he considerado obligado á decir estas pocas palabras que pueden servir como un informe en general, con el fin—y en este sentido he apoyado la moción del señor diputado por Tucumán—de no fatigar á la cámara con informes en particular, aunque yo ó cualquier otro miembro de la comisión, estamos dispuestos á darlos en caso que sean pedidos por algún señor diputado.

Podrá decírsenos á los que componemos la comisión de peticiones, ante el número un tanto crecido de esos despachos, que vamos á contribuir á aumentar considerablemente este renglón del presupuesto. Pero nosotros podemos contestar, señor, que en estos dictámenes premiamos virtudes, servicios, y muchas veces patrióticos sacrificios, grandes y nobles anhelos por la felicidad y engrandecimiento de nuestra patria.

Estas consideraciones ha tenido muy presente la comisión para presentar los despachos que la cámara va á tomar en consideración.

He dicho. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho.

Sr. Meyer Pellegrini— ¿Qué despacho?

Sr. Presidente — Aprobando una serie de pensiones.

Sr. Meyer Pellegrini — ¿Cuántas son las leyes que se van á votar?

Sr. Presidente—Todos los despachos de la comisión de peticiones.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Parecería de la votación que vamos á hacer, señor presidente, que es un solo despacho; y la comunicación entonces podría adolecer de este grave inconveniente: resultaría que este año como el anterior, irían las pensiones formando un solo bloc...

Sr. Presidente—Van á ir por separado, señor diputado.

Sr. Van Gelderen—Es lo quería precisamente, y agradezco al señor presidente y la cámara le quedará igualmente agradecida, por haberme ahorrado un discurso.

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Aprobados en particular los primeros despachos, dice el

Sr. Padilla—Yo entiendo que estamos aprobando estos despachos en forma absolutamente anti-reglamentaria. Cada asunto debe merecer dos votaciones: una en general y otra en particular.

Sr. Presidente—Por eso habíamos hecho una votación en general.

Sr. Padilla—Pero en general ¿de qué? Recién nos estamos imponiendo de cada asunto.

Son otras tantas leyes especiales.

Sr. Presidente—La presidencia no tiene inconveniente en hacer lo que la cámara desea.

Ella ha resuelto proceder en esa forma y así se procedía. Ahora, si el señor diputado quiere que se repita la votación en cada asunto...

Sr. Padilla—Lo que yo deseo es que se proceda en la única forma reglamentaria. ¿Para qué vamos á sancionar leyes con estos vicios de procedimiento?

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Entiendo que la votación de la cámara, de hace un momento, implica apartarse de la forma reglamentaria para sancionar estas leyes.

Sr. Meyer Pellegrini—No se trata de forma reglamentaria, sino constitucional.

Sr. Presidente—Todo se reduce á repetir por segunda vez el mismo nombre con la asignación correspondiente.

Sr. Padilla—Cada proyecto, que consta de tres artículos debe ser votado en general; y en particular cada artículo; para estar dentro del reglamento.

Sr. Lacasa—Pero la cámara puede resolver por una votación el apartarse del reglamento. Hago moción en ese sentido.

Sr. Presidente—Eso es justamente lo que la cámara había resuelto: apartarse del reglamento para ahorrarse tiempo haciendo una sola sanción en general.

Pero está en discusión la nueva moción del señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Orzábal—Se trata de una moción de reconsideración.

Sr. Presidente — No, señor diputado.

Sr. Orzábal—Pero se había votado en general.

Sr. Presidente—Perfectamente, pero hay diputados que observan que el

procedimiento no está ajustado al reglamento.

Insiste el señor diputado por Tucumán en su indicación?

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Un medio de conciliar esta dificultad, más aparente que real, es sencillamente el siguiente: cada asunto debe enunciarse, someterse á la votación en general, y si no se observa, se da por aprobado; se somete á la discusión en particular, y si no se observa, se da también por aprobado. Si algún señor diputado quiere hacer observación á un artículo, puede hacerla. En esta forma se salva el inconveniente.

Sr. Méndez Casariego—Sería necesario hacer extensivas esta forma á los otros proyectos que han sido ya votados, y entonces reconsiderarlos, para hacer recaer sobre ellos las dos votaciones.

Sr. Van Gelderen—No hay inconveniente en que así se haga.

Sr. Presidente—¿Quiere el señor diputado por Entre Ríos formular su moción de reconsideración?

Sr. Vivanco—Pido que se lea el inciso 7º del artículo 96 del reglamento.

—Se lee:

Artículo 96. Es cuestión de orden toda proposición verbal que tenga alguno de los siguientes objetos:

. . . .

7º. Que la cámara se aparte de las prescripciones del reglamento, en puntos relativos al orden ó forma de la discusión en los asuntos.

Sr. Presidente—El señor diputado por Entre Ríos ha formulado una moción de reconsideración respecto de los proyectos ya votados, con el objeto de seguir la práctica habitual: sino se hace uso de la palabra, se votará.

—Resulta negativa.

—Siguiendo el procedimiento adoptado, se acuerdan las pensiones y jubilaciones cuya lista se inserta al final; habiendo motivado observaciones de los señores diputados los despachos siguientes:

—Leído el despacho correspondiente á la pensión á la señora Ana Montes dice el

Sr. Revilla—Creo que la comisión no tendrá inconveniente en aceptar la indicación que hago para aumentar en 20 pesos la pensión que se acuerda á esta nieta de un guerrero de la Independencia, porque es cuestión de equidad, elevándola de 70 á 90 pesos.

Sr. Van Gelderen—Que se aumente á cien.

—Se aprueba el proyecto con cien pesos.

—Leído el despacho acordando aumento de pensión á las señoritas Amalia y María Cristina Gramondo, dice el

Sr. Carlés (M.)—Hay ciertos nombres, como los que acabamos de oír, que significan todo una consagración de virtud á la enseñanza.

Todo el mundo sabe quiénes han sido las señoritas de Gramondo. Empezaron su carrera el año 71. Posteriormente fueron jubiladas en una forma muy menesterosa. Siéndoles imposible subvenir á sus necesidades, se han visto precisadas á reanudar sus tareas, á pesar de la imposibilidad física que tienen para continuar en el desempeño de su sagrada misión.

Creo, señor presidente, que por equidad, por espíritu realmente de misericordia, estas dos pensiones podrían y deberían ser aumentadas á trescientos pesos cada una.

—Apoyado

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Para apoyar decididamente la moción del señor diputado, en razón de tratarse de retribución de servicios á institutoras de tanto mérito y que han agotado realmente su salud en el ejercicio profesional.

Yo creo que la comisión aceptará.

Sr. Zavalla—La comisión tiene conocimiento de los importantes servicios prestados por estas señoritas á la educación común, y acepta la modificación que propone el señor diputado por la Capital.

Sr. Presidente—Aprobado, con la modificación propuesta.

—Leído el despacho correspondiente, al proyecto de ley acordando pensión á las señoritas Rufina, Rosa, Amelia, Mercedes, Esther y Angélica Rebollo Paz, dice el

Sr. Vega — Soy autor del proyecto á que acaba de hacer referencia la secretaría, y no me decidiría á pedir modificación de la resolución de la comisión respectiva, si no hubiera una razón de equidad para ello.

Una prima hermana de estas niñas goza, desde hace tiempo, de una pensión de ciento cincuenta pesos, que originariamente fué de cien pesos. Las parientas van á venir á gozar de una pensión de sesenta y seis pesos.

Entiendo que habría una razón de equidad en equiparar estas pensiones á la anterior y por eso me permito insistir en el proyecto primitivo, por el que se acordaba ciento cincuenta pesos. Se trata de personas que se encuentran en la misma categoría de parentesco.

Sr. Paz—Pido la palabra.

La comisión de peticiones había limitado á la suma de cuatrocientos pesos esta pensión presentada por el señor diputado por Buenos Aires, para las nietas del general Paz, en virtud de lo dispuesto en la ley conocida con el nombre de Bermejo; pero, dada la moción que acaba de hacer el señor diputado autor de este proyecto de pensión y los méritos indiscutibles del general Paz, la comisión no tiene inconveniente en aceptar la modificación.

Sr. Presidente—Aceptando la comisión la modificación propuesta, se da por aprobado el despacho, en la forma indicada.

—Leído el despacho correspondiente á la solicitud de la señora Dominga Uzín de Lucero, dice el

Sr. Zavalla—Aquí debe haber un error de imprenta. Esta pensionista tiene actualmente pensión de trescientos pesos, y habiendo pedido aumento, la comisión se ha expedido acordándoselo por cincuenta pesos. De manera que esta pensión es de 350 pesos.

—Se da por aprobado con esta cantidad.

—Leído el despacho relativo á la pensión á las señoritas Adelina y Julia Salvadores, dice:

Sr. Carlés (M.)—He hablado á algunos miembros de la comisión, y se han persuadido del fundamento que hay para aumentar esta pensión á 200 pesos.

Sr. Presidente—¿Cuál es el parecer de esta comisión?

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Era una pensión de 500 pesos la de que se trata y de cual se disfrutaban los herederos del coronel Angel Salvadores. No siendo ésta una nueva pensión, sino un traspaso, opino que se debe mantener en la forma en que estaba.

Sr. Presidente—¿Con cuánto?

Sr. Carlés (M.)—Doscientos cincuenta pesos.

Sr. Argerich—La comisión acepta con doscientos cincuenta pesos.

Sr. Presidente—Se votará si se aprueba con 250 pesos la pensión á la viuda é hija del coronel Salvadores.

—Resulta afirmativa.

—Leído el despacho correspondiente á la solicitud de la señora María Huergo de del Mármol, dice el

Sr. Escobar—Para solicitar de la comisión, que ha accedido benévolamente á los demás aumentos pedidos, que acepte la indicación que hago de aumentar esta pensión en cien pesos, llevándola á 250.

La señora María Huergo de del Mármol es hija de Delfín B. Huergo, que fué constituyente el año 53, legislador y ministro diplomático, prestando en todos esos cargos importantísimos servicios al país.

Hace veinte años, el honorable Congreso concedió una pensión de cuatrocientos pesos á la madre de la solicitante, pero la señora de Huergo no hizo uso de ella en esa época. En la actualidad el hogar de la señora de del Mármol pasa por una crisis económica muy grande, y si la comisión acepta el aumento. le llevará el bienestar que ansía. Nada más.

Sr. Presidente—¿Acepta la comisión?

Sr. Paz—Sí, señor.

Sr. Presidente — Queda aprobada con la suma de 250 pesos.

—Se lee: Leonor Díaz, 80 pesos; y dice el

Sr. Argerich—Con cien. Es la hija única del subcomisario de policía Díaz, que murió en desempeño de sus funciones.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Queda aprobada con cien pesos.

—Se lee: Antonia L. de Fragueiro, 100 pesos; y dice el

Sr. Olmedo—¿Quiere leer nuevamente ese despacho, señor secretario?

—El señor secretario repite la lectura.

Sr. Ferrer—Se trata de la viuda de don Mariano Fragueiro, presidente del Congreso constituyente.

Sr. Olmedo—El señor diputado ha dicho lo que yo pensaba decir. Es la viuda del doctor don Mariano Fragueiro, el fundador del Crédito público argentino, el presidente de la Convención constituyente del año 60 y uno de los hombres más eminentes de la Confederación. Me parece que esto basta para señalar lo reducido de la asignación.

Sr. Van Gelderen—¿Cuánto propone el señor diputado?

Sr. Olmedo—Propongo cuatrocientos pesos, señor.

Sr. Presidente — ¿La comisión acepta?

Sr. García Vieyra—La comisión aceptaría un aumento á doscientos pesos.

Sr. Olmedo—He hecho moción por cuatrocientos pesos. Es una suma de decoro; no se le puede dar á la viuda de un prócer de la república una pensión de doscientos pesos.

Esta señora ha llevado la vida más estrecha, sin pedir auxilio al estado. Cuando lo pide es preciso acordárselo en una forma que haga honor á la memoria del viejo servidor y al país que tributa este homenaje.

Sr. Ferrer—Debo agregar á las consideraciones expuestas por el señor diputado que la pensión durará tres ó cuatro años á lo más.

Sr. Olmedo—Y no tiene hijos, nietos, ni sobrinos.

Sr. Ferrer—Yo insisto en los cuatrocientos pesos propuestos por el señor diputado Olmedo.

Sr. Zavalla—La comisión acepta el aumento á doscientos pesos.

Sr. Olmedo—Yo pediría á la comisión que se diera cuenta de las razones que he apuntado.

El país no puede dar un subsidio ridículo á la viuda de un prócer, porque el doctor Fragueiro está catalogado por la historia y la crítica contemporánea entre los hombres dirigentes de mayor significación que organizaron el gobierno en el año 1853 y tiene su haber de sacrificios y virtudes públicas; y á ese haber se agrega su abandono de las altas posiciones nacionales para desempeñar las más humildes en su provincia natal, dando testimonio de un desinterés verdaderamente catoniano.

Sr. Presidente—¿Mantiene su opinión la comisión?

Sr. Zavalla—La comisión ha manifestado ya su opinión: aceptaría doscientos pesos.

Sr. Presidente—No habiendo aceptado la comisión la modificación propuesta, se votará el despacho con doscientos pesos.

—Resulta negativa.

Sr. Presidente — Se votará ahora con cuatrocientos pesos, como lo han propuesto los señores diputados por la Capital y por Córdoba.

Sr. Meyer Pellegrini — Entiendo que el señor diputado por Córdoba ha hecho la moción, para que se otorgue esta pensión por el término de cuatro años.

Varios señores diputados—¡No! ¡no!

Sr. Olmedo—¡No señor! No juguemos con cosas que deben ser sagradas. La señora de Fragueiro es anciana y seguirá la ley natural de la vida.

Sr. Presidente—Se votará la pensión con cuatrocientos pesos.

—Resulta negativa.

Sr. Crouzeilles—Pido que se rectifique la votación.

Sr. Van Gelderen—Las votaciones que acaban de recaer, me sugieren un temperamento práctico y ya adoptado en otras ocasiones. Huelgan los comentarios. Si la pensión es un don, debe ser digna de quien la otorga y de quien la recibe; y si es un acto de justicia, nunca lo será más que en este caso.

Por esto, pido que se rectifique la votación anterior.

Sr. Presidente—Se rectificará la votación con cuatrocientos pesos, como lo han pedido los señores diputados Crouzeilles y Van Gelderen.

—Rectificada la votación, resulta afirmativa de 85 votos.

———

—Leído el despacho correspondiente al señor José Paipoch dice el

Sr. Argerich—He conocido hoy al señor Paipoch, en mi estudio. Es un antiguo comisario de policía, con largos servicios. Está total y absolutamente ciego. Tuvo que dejar el servicio á consecuencia de heridas que había recibido en el cuerpo, en la vigilancia de aquella terrible sección de la dársena.

Es el único comisario de policía de la Capital que tiene una jubilación semejante. Hace un año votamos una jubilación de 525 pesos, creo, para todos los comisarios retirados, y la única excepción es este hombre, á quien he conocido hoy, como dije hace un momento, en las terribles condiciones de un ser totalmente arruinado en su vida, completamente ciego. Lo he ayudado á bajar la escalera de mi estudio, en la conmiseración más profunda por un hombre tan lleno de servicios.

No es justo, señor, que este hombre tenga esta situación de excepción.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Para apoyar calurosamente la indicación del señor diputado por Buenos Aires.

Conozco al ciudadano de que se trata; lo he visto hace muy poco tiempo, en esa tristísima condición: está completamente ciego.

Ha sido uno de los más meritorios funcionarios de la policía de la Capital. Uno de sus sobrinos me ha escrito una carta en que aparece su firma con rasgos apenas inteligibles.

Hago indicación para que se le acuerde la misma jubilación que á todos los comisarios.

Sr. Carlés (M.)—Para mayor abundamiento, podría leer una carta que me escribe un juez de instrucción, exponiendo las mismas razones que los señores diputados preopinantes acaban de manifestar, para justificar el aumento de jubilación propuesto por el señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Paz—¿Cuál es el aumento que se propone?

Sr. Presidente—A quinientos veinticinco pesos. Pero hay un artículo de la ley que establece que no pueden estos favores pecuniarios exceder de cuatrocientos pesos.

Sr. Argerich—Perfectamente: que sea con cuatrocientos pesos.

Sr. Presidente—Se va á votar la pensión propuesta para el ex comisario señor Paipoch, con cuatrocientos pesos moneda nacional.

—Se vota, y es aprobada.

———

—Se lee el despacho correspondiente á la señora Teresa Lloveras de Sánchez, y dice el

Sr. Ortega—Esta pensión es á la señora Teresa Lloveras de Sánchez, cónyuge sobreviviente de don Lisandro Sánchez, capitán en la guerra del Paraguay, y que tan heróicamente se comportó allí.

Yo creo que este solo título es suficiente para fundar mi pedido de que se aumente esta pensión á trescientos pesos.

Pediría, pues, á la comisión de peticiones se sirva aceptar esta modificación en el sentido que dejo indicado.

Sr. Secretario Ovando—La comisión aumenta esta pensión á doscientos cincuenta pesos.

Sr. Ortega—Pero acepta la modificación, aumentándola á trescientos pesos.

Sr. Presidente—Habiendo aceptado la comisión la modificación propuesta por el señor diputado por San Juan, queda aprobada la pensión de la señora Lloveras de Sánchez con la suma de trescientos pesos.

—Leído el despacho correspondiente á la señora Goya G. de Temperley, dice el

Sr. Meyer Pellegrini—A propósito de la pensión á favor de la señora de Temperley, deseo hacer saber á la cámara que se trata de la viuda de un antiguo y meritorio empleado nacional que se encuentra en estado de verdadera indigencia, con una numerosa familia; que durante siete años ha estado golpeando las puertas del Congreso en demanda de un subsidio para aliviar las penas de su vida diaria.

Hago indicación para que á esta viuda de tan meritorio empleado se le aumente la pensión á trescientos pesos.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Aprobado.

12

COMUNICACIÓN AL SENADO

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Hago indicación para que se autorice á la presidencia á comunicar los asuntos despachados en la sesión de hoy.

Sr. Presidente—Si no hay oposición así se hará.

—Asentimiento.

13

LISTA DE LAS PENSIONES Y JUBILACIONES SANCIONADAS

	$ m/n
Abel Polonia Bellosa de, pensión	50
Abella Victorica, María Amelia y Agustina, pensión	50
Acevedo Octavia Torres de, pensión	60
Acosta Cornelio, aumento de jubilación	100
Acosta Araminda V. E. de, pensión	120
Acuña Antonio, aumento de jubilacion	80
Acuña Benigna Montenegro de, pensión	100
Acuña María Josefa P. de, pensión	400
Aguiar Aurora C. de, aumento de pensión	80
Aguilar Ramón, pensión	80
Aguilar Agueda S. M. de, aumento de pensión	800
Aibar Amara C. de, pensión	70
Albarracín Josefina S. de, aumento de pensión	800
Alcayaga María, pensión	40
Aldao Constanza M. de, pensión	200
Alvarez Pastora R. de, pensión	50
Amadeo Silvia G. de, pensión	50
Amarilla Ana D., pensión	100
Anglora Florencia P de, pensión	80
Antelo Martina C. M. de, aumento de pensión	100
Anitúa Virginia L. de, pensión	150
Aranzadi María R. de, pensión	200
Aráuz Mercedes F. de, aumento de pensión	800
Aravena Josefa V. de, pensión	80
Arca Palmira B. de, aumento de pensión	80
Argerich y Elizalde Joaquina D. y María Ignacia, pensión	400
Aubone Jesús D. de, pensión	80
Azcurrail Elena S. de, aumento de pensión	150
Baigorri Isabel V. de, pensión	150
Baracchini Magdalena B. de, pensión	50
Barbosa Valentina D. de, pensión	80
Barco Martina, pensión	100
Baronille Rosa B. de, pensión	150
Basail Petrona, pensión	200
Basail Francisca y Amalia B. de Goitia, aumento de pensión	100
Bataglini María, pensión	80
Battaglini Sara A. de, pensión	200
Bay Rosa, aumento de pensión	80
Bazo Mila M. de, pensión	60
Bazzo Carlos M., aumento de jubilación	150
Becher Rosario A. de, aumento de pensión	140
Bello Elvira, traspaso	
Beret Lucia V. S. de, aumento de pensión	150
Blanco Adelaida, pensión	150
Blanco Desideria B. de, aumento de pensión	150
Blanco Vicenta R. de, pensión	100
Boero Josefina M. de, pensión	60
Boga Carmen M. de, pensión	20
Bonichi Natalia F. de, pensión	50
Bonvichini Isidora A. de, aumento de pensión	80
Bruland Angela, pensión	100
Buseta Ramona P. de, pensión	80
Bustamante Hilaria, aumento de pensión	50
Burela Perpetua B. de, aumento de pensión	200
Cabral Elena, Toribia y María S., pensión	50

	$ m/n
Caimo Celina, aumento de pensión	170
Calderón Justino, pensión	100
Calderón Gómez Juana y María, pensión	100
Calvo y Capdevila Edelmira, pensión	400
Calvo Elena G. de, pensión	400
Campos Adolfo, pensión	70
Campos Pastora V. de, aumento de pensión	100
Canedo Fortunata T. de, pensión	1 0
Canevali Josefina B. de, pensión	100
Cañete Nicolasa B de, aumento de pensión	150
Carvia Inés G., aumento de pensión	80
Cardoso Josefa M. de, pensión	120
Carrasco Isabel M. de, pensión	300
Carranza María del M. de, pensión	400
Casanova María T. de, aumento de pensión	50
Castellano Felisa A. de, pensión	150
Castellanos Candelaria y Ciriaca, pensión	80
Castillo Clara, pensión	80
Castillo Dominga. pensión	40
Castro Boedo Genoveva I. de, pensión	150
Castro Clementina G. de, aumento de pensión	60
Ceballos Dolores C. de, pensión	250
Conde Cordero Victoria, Enriqueta, Virginia y Juana, aumento de pensión	200
Corbalán Isolina C. de, aumento de pensión	180
Corrales Matilde R. de, pensión	125
Correa Saá Carlina, pensión	200
Cortínez Elvira B. de, aumento de pensión	225
Costa Emelina y Hortensia, pensión	60
Cross Jesús G. de, aumento de pensión	200
Cuenca Emiliana, Carmen, Julia, María y Elisa, pensión	150
Cuenca Varela Sofía B. de, pensión	120
Chiclana Ezequiela C. de y Mercedes, Alejandra, María L. y Lucrecia Marta, pensión	320
Chousiño Benigna G. de, aumento pensión	220
Danuzio Marta R. de, aumento de pensión	200
Davila Petrona G. de, aumento de pensión	100
Dávila Simona Romero de, pensión	120
Deffilipi Virginia F. de, aumento de pensión	50
De la Cruz Manuel, aumento de pensión	180
Del Carril María Luisa, aumento de pensión	150
Del Mármol María H. de, pensión	250
Del Nido María O. de, pensión	80
Denis Trinidad R. de, pensión	50
Díaz Ignacio, aumento de jubilación	100
Díaz Leonor, pensión	100
Domínguez Gertrudis V. de, pensión	80

	$ m/n
Domínguez Rosario A. de, pensión	150
Domínguez Felisa C. de, pensión	200
Dudignac Isabel Mansilla V. de, pensión	300
Durán Mercedes C. de é hijas, pensión	80
Echavarría Isabel A. de, aumento de pensión	8
Echavarría Josefa, Oscar y Adolfo, pensión	50
Eiola Angela B. de, pensión	100
Escalada Juana D. de, aumento de pensión	250
Erhart María del Campo de, aumento de pensión	150
Escalante Abelina, María Luisa, María Elena, Delia y Angélica, pensión	200
Espinosa Damiana G. de, pensión	100
Espi Escolástica M. de, pensión	100
Espinosa María P., pensión	80
Espora Domingo, pensión	80
Fay Dolores G de, aumento de pensión	150
Fernández María, pensión	200
Fernández María y Mercedes, pensión	100
Fernández Juana H. de, pensión	80
Ferreyra Gerónimo, aumento de pensión	60
Figueroa Victoria P. de, pensión	100
Figueroa Hormisinda Ponce de León de, pensión	150
Fragueiro Antonia L. de, pensión	400
Fisher Juana G. de, pensión	100
Freuler Antonia y Elena, pensión	160
Forcada Martina P. G. de, aumento de pensión	80
Frías Ana Bosch de, pensión	250
Fragueiro Clorinda, pensión	120
Frugoni Delfina M. de, pensión	100
Funstón Mercedes L. de, pensión	100
Gache Concepción U. de, aumento de pensión	150
Gage Teresa del, aumento de pensión	230
Galeano Maura P. de, aumento de pensión	60
Gallino Carmen M. de, aumento de pensión	200
Garay Graciana E. de, pensión	150
García Eloisa, pensión	100
García Higinia G. de. aumento de pensión	100
García Luisa. aumento de pensión	150
García Angélica D. de, pensión	80
García Carmen G. de, pensión	40
Gigena Francisco, viuda é hijos menores de, pensión	200
Giuliani María Elena F. de, pensión	100
Goyena Eduarda G. de, aumento de pensión	400
González Constancia R., pensión	50
González Bonorino Manuel, viuda é hijos menores, pensión	300
González Elvira F. de, pensión	200

	$ m/n
Gramondo Amalia y María Cristina, aumento de jubilación cada una	300
Granada Amelia, Julia, Sara y Elisa, pensión	200
Granotich Isabel, jubilación	250
Guerello Ana R de, pensión	50
Guidi Encarnación S de, pensión	60
Gutiérrez Julia S. V. de, hija soltera en vez de hija menor, modificación á la ley 4584	
Gurruchaga Mercedes, pensión	150
Gutiérrez Petronila G. de, pensión.	80
Hernández Joaquina O. de, pensión	100
Hernández Catalina T de, pensión.	100
Horne Elvira A. de, pensión	80
Huergo Estela y María, pensión	300
Huergo Flora P. de, pensión	60
Ibáñez Petrona O. de, aumento de pensión	40
Igarzábal Clara G. de, pensión	80
Insúa Dolores, pensión	60
Iriberria Margarita L. de, pensión.	60
Iramain María D. de, pensión	80
Iturres Esquiú Teresa, pensión	50
Jonas Adela Urien de, pensión	100
Jurado Josefina, pensión	60
Jurado Rocamora Delfina, pensión.	100
Juárez Francisca, pensión	80
Laborda Manuel, pensión	150
Laciar Silveria, S. de, aumento de pensión:	300
Lafuente Josefina, pensión	200
Lara Rosario del M. de, pensión	80
Leguizamón Dominga A. de, pensión	80
Leguizamón Rosario A. de, aumento de pensión	200
Lescano Felisa A. de, aumento de pensión	180
Linera Juana Elena, pensión	80
Liliedal María A. de, pensión	300
Lobo Victoria Hervé de, pensión	150
López Carmen, pensión	400
López Eduviges A. de, pensión	200
López Francisco, pensión	125
López Josefa, aumento de pensión.	150
Lucero Dominga U. de, aumento de pensión	350
Luna Desideria O. de, pensión	150
Luzuriaga María del Carmen, pensión	150
Machado Joaquina M. de é Isidora y Eloísa, dietas del exdiputado	
Machado Ana A. de, aumento de pensión	180
Maldonado Herminia C. de, pensión	100
Maldonado Irene y María Luisa, aumento de pensión	80
Manent Sofía M. de, pensión	100
Manzanares Simona F. de, aumento de pensión	150
Marín Rosa L de, pensión	50
Martín María Luisa S. de, pensión	80
Marthol Pablo, hijos menores, pensión	45
Martínez Juliana I. pensión	50

	$ m/n
Martínez Tomasa A. de, pensión	80
Martínez Campos Benita, subsidio.	20.000
Martínez Rosario P. de, pensión	120
Masi Martina E. de, pensión	250
Masson Carmen M de, pensión	200
Martins Adela B. de, pensión	80
Massot Celina, pensión	80
Matheu Martín, pensión	80
Matienzo Honorata A. de y María Brígida, pensión	150
Mauriño María J. y Emilia Bruno de, pensión	120
Mayorga Carmen L. de, aumento de pensión	50
Medeiros Magdalena O. de é hijas solteras, pensión	250
Meneses Amalia, aumento de pensión	120
Merlo Carmen U. de, aumento de pensión	180
Merlo Regalada F. de, pensión	80
Mierez Casimira y Saturnina, pensión	120
Migueles Isabel, pensión	60
Migoya Elvira C. de. pensión	80
Milhé Mesplé María H. de, aumento de pensión	120
Miñones Etelvina de la Serna, pensión	100
Miró Catalina, pensión	50
Molas Dolores Terán de, pensión.,	100
Molina Epifanía T. de, pensión	80
Molina María G. de, pensión	80
Monnet Aurora Mitre de, pensión.	150
Montaña Mercedes T. de la Quintana de, aumento de pensión	150
Montenegro Margarita P. de, pensión	100
Montero María V. de, pensión	150
Montes Ana, aumento de pensión.	100
Montes María Luisa, aumento de pensión	200
Morales Lezica Mercedes, aumento de pensión	80
Morro Blas, jubilación	100
Moura Faustina C. de, pensión	50
Munita Melián Mercedes, aumento de pensión	150
Munilla Ana M. de, pensión	50
Muñiz Jacinta G. de, pensión	150
Muzzio Catalina P. de, pensión	80
Mujica Emilia y Zoraida, aumento de pensión	100
Naón Filemón G, pensión	150
Núñez Lola, María y Esperanza, pensión	100
Obligado Elena M., pensión	100
Olivieri Elvira D., pensión	80
Olmedo Rosa L. de, aumento de pensión	150
Omar Miguel S., pensión	100
Ortigosa Mercedes, Elena y Rufina, pensión	150
Ortigosa Rosa A., pensión	25
Oteiza Angela Q. de, pensión	50
Pacheco Felisa D. de, aumento de pensión	80

	$ m/n
Pagliari Bartolomé, pensión	200
Pagouapé Magdalena P. de, pensión	50
Paipoch José, aumento de jubilación	400
Paz Nemesia, aumento de pensión.	100
Peralta Martinez Vicenta L. de, aumento de pensión	120
Pereda Zoraida, pensión	200
Pico Delia y Adela, aumento de pensión	120
Pierez Ascensión C. de, aumento de pensión	150
Pillado María B. de, pensión	200
Pina Elena S. de. aumento de pensión	300
Piñero Julia S. de, pensión	80
Piñero Modesta del Campo, pensión	50
Piris Inés Sliffer Amaya de, pensión	150
Pizarro Rosario y María de las Mercedes, pensión	160
Poledo Angela y Catalina, pensión	60
Posse Josefa del Campo de é hijas, aumento de pensión	300
Porrone Icasate María Lucía, pensión	100
Quintana Paula M. de, pensión	50
Quinteros Lidoro, viuda é hijas, pensión	400
Quiroga Juana E., pensión	50
Radmil Gregoria C. de, aumento de pensión	100
Ramos Mexía Carmen, aumento de pensión	200
Rapela Leopoldina, pensión	60
Randle Josefa O. de, pensión	80
Rave Rufina O. de, aumento de pensión	200
Rebollo Olazabal María Delia, pensión	100
Rebollo Paz Rufina, Rosa, Amelia, Mercedes, Esther y Angélica, pensión cada una	150
Rodríguez Juana L. de, pensión	50
Reparaz Eugenia M. de, pensión	100
Rentería Filomena R. de, pensión.	100
Revuelta Secundino, aumento de jubilación	80
Reynoso Cuestas Sara L. de, pensión	100
Reibaud Angela G. de, aumento de pensión	120
Rezzónico Luisa L. de, pensión	100
Rivera Indarte Rosaura T. de, pensión	60
Rivero Demetria, pensión	50
Rivero Emilia F., pensión	80
Roca Joaquina L. T. de, pensión	150
Rocha Adela C. de, aumento de pensión.	150
Rocha Presentación S. de, pensión.	125
Rodríguez Carmen L de, pensión.	80
Rodríguez Dolores Ponce de, pensión	150
Rodríguez Elena H. de, pensión	350
Rodríguez Eusebia, aumento de pensión	80
Rodríguez Dolores B. de, pensión	100
Rodríguez Isabel B. de, pensión	100
Rodríguez María G., aumento de jubilación	180
Rodríguez Mercedes C. de, aumento de pensión	80
Rodríguez Bustamante Pascuala V. de, pensión	200
Rojas Elmira, pensión	150
Rojo Juana A. de, pensión	80
Romero Gertrudis S. de y Armandina, pensión	300
Romero Manuela, pensión	200
Romero Carmen Ruiz de, pensión.	50
Romero Benjamín, viuda é hija, pensión	400
Rosas María Isabel y María Lía, aumento de pensión	200
Rosende Herminia V. de, pensión.	80
Ruiz Carolina, pensión	100
Ruíz Serafina F. de, é hijos menores, pensión	150
Ruíz Urbana G. de, aumento de pensión	250
Sagastizábal Ernestina A. de, pensión	100
Sagastizábal Artayeta Ana, Eloisa y Dolores, pensión	150
Salvá Saturnino, viuda é hijos menores, pensión	400
Sal Silvia G. de, pensión	60
Salas Manuel, aumento de pensión.	150
Sagarzazú Dorotea A. de, aumento de pensión	60
Sandes Elvira G. de, aumento de pensión	150
Salvadores Adela F. de, aumento de pensión	150
Salvadores Adelina y Julia, pensión	250
Sánchez Benavidez René V. de, pensión	150
Sánchez Teresa Ll. de, aumento de pensión	300
Sánchez Bustamante José, sus hijas solteras, aumento de pensión	50
Sandoval Piedad y Dominga, pensión	40
Sastre Matilde B. de, aumento de pensión	200
Savignón Delfina B. de, pensión	100
Sevilla Fulgencia J., aumento de jubilación	150
Schuster Amalia, aumento de pensión	150
Sevilla Rita L. de, pensión	100
Silva Evangelina G. de, pensión	200
Silva Simonini Julieta, pensión	100
Sotomayor Dolores G. de, pensión.	120
Sivilat Pastora F. de, pensión	250
Soldani Mercedes U. C. de, pensión	80
Suffloni Teresa A. de, pensión	150
Sosa Elvira y Julia, pensión	120
Sustaita Balbina S. de, aumento de pensión	180
Sosa Juana H. de, pensión	80

	$ m/n
Tapia Adela S. de, pensión........	200
Temperley Goya G. de, pensión....	300
Terzy María A. Sch. de, aumento de pensión..................	150
Tarnasi Olga C. de, pensión.......	300
Thiriot Juana C de, pensión......	100
Tello Deidamia B. de, pensión.....	100
Torino Zenona H. de, pensión. ..	150
Titamanti Angela L. de, aumento de pensión....................	150
Tornú Martina O. de, traspaso de pensión......................	250
Tissera María Magdalena del Carmen, aumento de pensión........	30
Torres Guillermo, viuda del doctor, subsidio......................	50.000
Triaca Carlos, pensión...........	50
Trigueros Carmen V. de, aumento de pensión..................	80
Urien Ana R. de, aumento de pensión........................	120
Urquiza Juan Isidoro, pensión.....	50
Urien Teresa A. de, pensión......	50
Uquerman Carlota V. de, aumento de pensión....................	80
Valdez Adelaida S. de, pensión....	50
Valdez Frías Dolores y Delfina, pensión.....................	100
Vega Segovia Matilde M. de, aumento de pensión..............	180
Vega Angela, aumento de pensión.	80
Videla Antonia A. de, pensión.....	80
Vázquez Paula, pensión.... :....	100
Vega Angélica, pensión	120
Vera Carlos, pensión............	200
Viera Genoveva, aumento de ubilación.......................	100
Villar Rafaela B. de, pensión.....	150
Villarino Nadal Celia, Angélica, Delia y Raquel, pensión.......	200
Zaldarriaga Dolores, pensión......	50
Zavalía Constantina F. de, pensión	150
Zavaleta Carolina A. de, aumento de pensión..................	180
Zuviría Felicidad, pensión........	150
Zinny Dolores, pensión.	100
Ziegler Luisa Taylor de, pensión..	60

—Se levanta la sesión á las 6 p. m.

SEPTIEMBRE 16 DE 1908

42ª REUNIÓN. 24ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Anchorena, Arias, Argerich Ayarragaray, Barraza, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Crespo, Crouzeilles, Day Doyhenard, Escobar, Ferrar, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Gonnet, Grandoli, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López Mañán, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Orzabal, Padilla Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinero, Revilla, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla. — **Ausentes con licencia:** del Barco, Contte, O'Farrell. — **Con aviso:** Amaya, Barraquero, Drago, Fernández, Freyre, García (L.), Ortiz de Rozas, Roca, Ruiz Huidobro, Varela. — **Sin aviso:** Balestra, Bejarano, Campos, Costa, González Calderón, Ibáñez, López, Luro, Múgica, Pinasco, Rivas, Terrosa.

SUMARIO N.º 42

1

Aprobación del **acta** de la sesión anterior.

2

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito al ministerio de hacienda por 50.000 pesos moneda nacional, destinado á la compra de papel **para impresión de valores en la casa de moneda.**

3

Mensaje del Poder ejecutivo en contestación al pedido de infomes respecto de las **concesiones otorgadas en el puerto de la Capital.**

4

Comunicaciones del Senado.

5

Despacho de las comisiones.

6

Diversas **peticiones particulares.**

7

Mociones de preferencia en favor del despacho de los siguientes asuntos: *a*) creación de un **instituto nacional de ciegos;** *b*) construcción de un **stadium de ejercicios físicos;** *c*) subsidio de **edificación escolar** en la provincia de Salta; *d*) construccion de un **puente en el río Juramento;** *e*) adquisición del **sanatorio Santa María;** *f*) reformas al **Código de minería,** y subsidio á una **escuela de educación industrial.**

8

Moción para tratar con preferencia todos los despachos de la comisión de peticiones referentes **á pensiones y jubilaciones.**

9

Proyecto de ley, por varios señores diputados, acordando **pensión á la señora Irene Galup de Vivanco.**

10

Proyecto de ley, por el señor diputado A. Méndez Casariego y otros, autorizando la inversión de 1.597.690.81 en la terminación del **puerto del Paraná.**

11

Proyecto de ley, por el señor diputado Antonio F. Piñero, acordando **pensión** á la señora Amalia Portela de Montes de Oca.

12

Mociones de preferencia en favor del despacho de los siguientes asuntos: *a*) **obras de salubridad** en la ciudad de La Rioja; *b*) **irrigación en Río Tercero.**

13

Se resuelve celebrar **sesiones diarias.**

14

Corrección de errores en la lista de **pensiones aprobadas** en la sesión anterior.

15

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley sobre **prórroga de las pensiones graciables.** civiles y militares, que caducan hasta el 31 de diciembre de 1908.

16

Aprobación de varios despachos de la comisión de peticiones concediendo **diversas pensiones.**

17

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley presentado por el señor diputado P. Lacasa, sobre creación de un **instituto nacional de ciegos.**

18

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley presentado por el señor diputado P Vivanco sobre institución de **concursos de cultura física.**

19

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley presentado por el señor diputado Guasch Leguizamón acordando **un subsidio para edificación escolar** á la provincia de Salta.

20

Moción para tratar sobre tablas tres despachos relativos á **edificación escolar.**

21

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley acordando **subsidios de edificación escolar** á las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Santiago del Estero.

22

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley presentado por el señor diputado J. M. Vega, acordando un **préstamo para edificación escolar** á la provincia de Buenos Aires.

23

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley del señor diputado P. Lacasa, acordando un subsidio de 40.000 pesos á la **sociedad de educación industrial.**

24

Mociones fijando día para tratar los proyectos de ley relativos á la creación de la **dirección general de ferrocarriles** y á todos los **proyectos con sanción del Senado.**

25

Se deja sin efecto la resolución de celebrar **sesiones diarias.**

26

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley presentado por los señores diputados M. Alsina y A. Cornejo sobre construcción de un **puente carretero en el río Juramento.**

27

Moción para tratar con preferencia **dos despachos** de la comisión de obras públicas, referentes á un **camino carretero** y á un **ferrocarril** en la provincia de San Juan.

28

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en un proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á efectuar estudios para la construcción de un **camino carretero** entre la ciudad de San Juan y Villa Calingasta.

29

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley sobre estudios para la construcción de un **ferrocarril** entre la ciudad de San Juan y el departamento de Jachal.

30

Mociones de preferencia respecto de los siguientes asuntos: *a*) crédito para gastos del **censo agropecuario;** *b*) **venias** para demandar á la nación; *c*) construcción de **obras de salubridad** en la ciudad de La Rioja.

31

Autorización á la presidencia para comunicar al Senado los **proyectos aprobados**.

32

Informe de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito al ministerio de agricultura por 30.000 pesos para gastos del **censo agropecuario.**

—En Buenos Aires, á 16 de septiembre de 1908, el señor presidente declara abierta la sesión á las 4 y 10 p. m.

1

ACTA

—Se lee y aprueba el acta de la sesión anterior.

2

CASA DE MONEDA

PAPEL PARA IMPRESIÓN DE VALORES

Buenos Aires, septiembre 16 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

La necesidad urgente de proveer á la Casa de moneda de los fondos necesarios con destino á la adquisición de facturas importantes de papeles para la impresión de valores, ha traído como consecuencia el agotamiento de la partida respectiva que el presupuesto general vigente le asigna en el ítem 8, para conservación del edificio, renovación y adquisición de nuevas máquinas, papel, etc.

Por lo expuesto y considerando imprescindible contar con los fondos suficientes para cubrir las erogaciones que lleguen á originarse durante lo que resta del corriente año, el Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad remitiendo el adjunto proyecto de ley, por el que se abre un crédito suplementario al departamento de hacienda por la cantidad de cincuenta mil pesos moneda nacional, con destino á reforzar el ítem 8, inciso 8, anexo D, del presupuesto general vigente.

Dios guarde á vuestra honorabilidad

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Abrese un crédito suplementario al departamento de hacienda por la cantidad de cincuenta mil pesos moneda nacional, con destino á reforzar el ítem 8, inciso 8, anexo D del presupuesto vigente.

Art. 2º Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de presupuesto*).

3

PUERTO DE LA CAPITAL

CONCESIONES OTORGADAS

Buenos Aires, septiembre 16 de 1908.

Señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación:

Con referencia á la minuta de comunicación dirigida por esa honorable cámara, á propuesta del señor diputado Méndez Casariego, tengo el agrado de acompañar planillas demostrativas de las concesiones otorgadas en el puerto de la Capital, clasificadas en la forma siguiense:

1ª Terrenos arrendados para depósitos de arena, con una superficie total de 12.054 metros cuadrados. Todos pagan arrendamiento. De las respectivas concesiones fueron acordadas: una en el año 1899; una en el año 1901; una en 1903; una en 1904; dos en 1905 y tres en 1908.

2ª Terrenos arrendados para instalación de cocinas econónomicas, con una superficie total de 2462 metros cuadrados. Todos pagan arrendamiento. De las concesiones respectivas fueron acordadas: dos en el año 1900; una en 1906; cuatro en 1907 y cuatro en 1908.

3ª Terrenos arrendados para escritorios,

con una superficie total de 105 metros cuadrados. Ninguno paga arrendamiento. De las respectivas concesiones fueron acordadas: una en 1896; una en 1899; dos en 1900; dos en 1904; cuatro en 1905 y una en 1908.

4ª Terrenos arrendados para depósitos de cereales, con superficie total de 8392 metros cuadrados. Todos pagan arrendamiento. De las respectivas concesiones fueron acordadas: una en 1899; una en 1901; dos en 1902; dos en 1903; dos en 1904; una en 1905 y una en 1907.

5ª Terrenos arrendados para depósitos de carbón, con superficie total de 20.875 metros cuadrados. Todos pagan arrendamiento. De las respectivas concesiones fueron acordadas: una en 1901; una en 1902; una en 1903 y dos en 1906.

6ª Terrenos arrendados para elevadores de granos, con superficie total de 24.100 metros cuadrados. Todos pagan arrendamiento y fueron concedidas en 1901

7ª Terrenos arrendados para astilleros y varaderos, con superficie total de 6968 metros cuadrados. Están situados en la ribera sud del Riachuelo. Todos tienen fijado precio de arrendamiento. De los respectivas concesiones fueron acordadas: cuatro en 1905, tres en 1906 y una en 1907.

8ª Terrenos arrendados para usos industriales, con superficie de 2448 metros cuadrados. Cuatro pagan arrendamiento y dos no. De las respectivas concesiones fueron acordadadas: una en 1900; tres en 1905 y dos en 1907.

9ª Terrenos concedidos para embarcaderos de animales en pie, con superficie de 20.000 metros cuadrados. No pagan arrendamiento y fueron concedidos en 1906.

10ª. Concesiones para la instalación deguinches á vapor (cuarenta y seis). Se otorgaron para la descarga de arena y piedra que llega en lanchas y están ubicadas en las cabeceras de los diques, las cuales no ofrecen comodidades para las descargas de mercaderías Todas pagan arrendamiento y fueron acordadas: una en 1896; una en 1900; una en 1902; tres en 1904; tres en 1905; diez y nueve en 1906; diez y seis en 1907 y dos en 1908.

11ª. Venta de terrenos de la zona del puerto y de los ganados al rio, con superficie total de 130.217 metros cuadrados Fueron realizadas: una en 1888; dos en 1890; dos en 1900; tres en 1901; una en 1903 y una en 1906.

12ª. Donaciones de terrenos ganados al rio, con superficie total de 45.068 metros cuadrados. Fueron realizadas: una en 1897; una en 1901, una en 1903; tres en 1904 y dos en 1905.

13ª. Terrenos concedidos gratuitamente con superficie total de 2400 metros cuadrados. De las respectivas concesiones fueron acordadas: dos en 1901 y una en 1903.

14ª. Concesiones municipales de kioskos.

Saludo al señor presidente con mi consideración más distinguida.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Hago moción para que todos los antecedentes remitidos por el Poder ejecutivo se publiquen en el «Diario de sesiones».

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento, así se hará.

NOTA—Los cuadros que acompañan al mensaje que antecede se encuentran al final de la presente sesión, págs. 1258 al 1265.

4

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley autorizando á los señores Juan Passicot y compañía á construir y explotar una línea férrea desde Mercedes, provincia de Buenos Aires, hasta La Plata.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley aumentando la pensión de que disfrutan la señora Encarnación O. de Pardo é hijas solteras.—(*A la comisión de peticiones*).

5

DESPACHO DE LAS COMISIONES

OBRAS PÚBLICAS:

—Proyecto de ley de varios señores diputados autorizando el gasto de 600.000 pesos en las obras necesarias para el desecamiento de los terrenos insalubres existentes á ambas márgenes del río Salí, entre la ciudad de Tucumán y la confluencia con el río Lules.

GUERRA:

—Solicitud del general de división don Lorenzo Winter, pidiendo su inclusión en los beneficios de la ley 4707.

AUXILIAR DE PRESUPUESTO:

—Proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda por 166.460 pesos para refuerzo de varios items del presupuesto general vigente.

—Proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un credito de 24.210 pesos para una compensación á los señores Salvador Flores, Clarfso Hereñú y Miguel Barreotave-

ña, como aprehensores de un contrabando de armas.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA:

—Proyecto de ley del señor diputado P. Lacasa sobre creación de un instituto nacional de ciegos en la Capital de la república

—Proyecto de ley del señor diputado P. Vivanco sobre concursos de cultura física.

—Proyecto de ley del señor diputado J. M. Vega acordando un préstamo á la provincia de Buenos Aires para edificación escolar.

AGRICULTURA:

—Proyecto de ley aprobatorio del convenio celebrado ad referendum entre el Poder ejecutivo y el representante del Banco Alemán de Amberes.

—Solicitud de los señores Juan Pablo Córdoba y compañía sobre extracción de arena en el canal del Infierno.

—Solicitud de los señores Piaggio y compañía sobre compra de tierras afectadas por servidumbres en la península de Valdez.

PETICIONES:

—Proyecto de ley acordando jubilación al señor Cupertino del Campo.

—Proyectos de ley relativos á pensión á las siguientes personas:

Arcadia Carballido, Carmen N. de Seguí, Mercedes C. de Fernández Oro, María Luisa y María Dolores Garbino, Margarita Acosta de Mariscal, Genoveva G. de Yanzi, Narcisa Paz de Montenegro, Cenobia Pizarro Moyano é Isabel D. Celis, Rebeca Garzón de Argañarás. Carmen S. de Saavedra y Carmen Saavedra, Irene G. de Vivanco, Nieves Muñiz de Hernández, Marta, Belén y Dalmira Balaguer, María Sofía, Ada, Tulia, María Ignacia y Obilia Ellauri Obligado, Saturnina Quintana, Isidora Ducrós, Carmen y Leonor Caprini y Carmen Egües, María del Carmen Victorica. Saturnina Rodríguez de Chávez, Vicenta G. de Salmón, Elena Tuduri de Zárate, Isaura P. M. de Celiz.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

6

PETICIONES PARTICULARES

—Vecinos de General Arenales y Mar del Plata (Buenos Aires) solicitan el pronto despacho del proyecto del señor diputado J M. Vega sobre edificación escolar en la provincia.—(*A la comisión de instrucción pública*).

—Isolina W. de del Valle solicita suscrición á la obra titulada «El Numismático Universal».—(*A la comisión de presupuesto*).

—Marcelino Carranza solicita rebaja de derechos de importación al carburo de calcio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Vecinos, comerciantes, hacendados y agricultores del departamento Río Tercero Abajo de la provincia de Córdoba solicitan el pronto despacho del proyecto de ley relativo á obras de irrigación presentado por el señor diputado I. Ruiz Moreno.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Juan P. Desconnet solicita una beca para perfeccionar sus estudios de pintura.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión pro-monumento al coronel Lorenzo Barcala solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La presidenta de la sociedad de socorros mutuos «Margherita di Savoia», solicita un subsidio. -(*A la comisión de presupuesto*).

—Nestor Cisneros solicita una beca para perfeccionar sus estudios de música en Europa.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La asociación de señoras Hijas de María del colegio de la Providencia, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: Luisa Pérez Dolores, Agripina y Leona Esther Ceballos, Tulia Ronchetti, Concepción Lotero, Constancia Ordoñez, Augusta P. de Cáceres y Etelvina Cáceres, Isaura C. de Ramallo, Aurora Luciana Martínez, María, Justa y Albertina Castro, Germán Díaz, Eloisa Alcácer de Benegas.—(*A la comisión de peticiones*).

7

MOCIONES DE PREFERENCIA

— a —

Sr. Acosta—Pido la palabra.

Hago moción para que sea tratado en la sesion de hoy el despacho de la comisión de instrucción pública, referente al instituto nacional de ciegos.

—Apoyado.

— b —

Sr. Padilla—Formulo una moción análoga respecto del despacho de la comisión de instrucción pública sobre un crédito para la construcción del stadium proyectado.

—Apoyado.

— c —

Sr. Guasch Leguizamón—Hago moción para que la cámara trate con preferencia el proyecto mandando cons-

truir escuelas primarias en la provincia de Salta.

—Apoyado.

Sr. Presidente — ¿Estas mociones son en el orden de las preferencias?

Sr. Acosta—No, señor presidente, para la sesión de hoy.

Sr. Presidente—Esa forma de moción no encuadra dentro del reglamento, que sólo se refiere á las mociones para tratar los asuntos con preferencia ó sobre tablas.

Sr. Acosta—Que se trate sobre tablas entonces.

Sr. Guasch Leguizamón — Yo también pido que se trate sobre tablas el asunto á que me he referido.

Sr. Padilla—Mi moción es igual á la del señor diputado por Buenos Aires.

—Se votan y aprueban las tres mociones que anteceden.

— d —

Sr. Alsina—Hago moción para que se trate sobre tablas é inmediatamente el despacho de la comisión de obras públicas, número 172, sobre construcción de un puente en el río Juramento.

—Suficientemente apoyada esta moción se vota y aprueba.

— e —

Sr. Guido Lavalle—Hago moción de preferencia respecto del proyecto que presentamos varios diputados sobre la adquisición del sanatorio Santa María.

—Suficientemente apoyada esta moción se vota y es aprobada.

— f —

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

Voy á hacer también moción de preferencia, en el orden de las ya acordadas, respecto de dos asuntos: despacho de la comisión de legislación sobre reformas al Código de minería y proyecto del señor diputado P. Lacasa acordando un subsidio de 40.000 pesos á una escuela de educación industrial, establecimiento de iniciativa particular.

—Apoyada esta moción se vota y es aprobada.

8

PENSIONES

MOCIÓN DE PREFERENCIA

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Después de la sesión en que tan copiosamente hemos despachado las pensiones que tenían dictamen favorable de la comisión de peticiones, no sería justo ni equitativo que algunas quedaran sin sanción.

A los que acaba de despachar la comisión hay que agregar también las pensiones graciables que terminan en el presente año y que deben considerarse de acuerdo con la moción formulada por mí en la sesión anterior.

Pido pues que se traten antes que todo otro asunto, todas las pensiones despachadas por la comisión y además otra que me consta ha sido despachada á última hora por la que se acuerda una pensión á la viuda del doctor Leopoldo Montes de Oca.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado.

—Es aprobada.

9

PENSIÓN

IRENE G. DE VIVANCO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la señora Irene Galup de Vivanco, viuda del diputado don Ramón Vivanco, la pensión mensual de 300 pesos moneda nacional

Art. 2° Mientras este gasto no se incluya en el presupuesto, se abonará de rentas generales con imputación á la presente.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Gaspar Ferrer—I. Ruiz Moreno—J. M. Alvarez—N. Montenegro.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Solicito me informe la secretaría si el proyecto de que acaba de darse lectura tiene despacho de comisión.

Sr. Secretario Ovando—Sí, señor, tiene despacho.

Sr. Van Gelderen—Entonces, está involucrado dentro de la moción que hice anteriormente.

Sr. Presidente—Perfectamente.

10

PUERTO DEL PARANÁ

PROYECTO DE LEY

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo á invertir hasta la suma de $ m/n 1.597.690,81 en la terminación del puerto de Paraná y sus accesos, de acuerdo con el proyecto en ejecución.

Art. 2° De la suma anterior se emplearán en el corriente año $ m/n 300.000, debiendo el resto distribuirse en el presupuesto general de acuerdo con el plan de trabajos.

Art. 3° Este gasto se pagará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 4° Comuníquese, etc.

A. Mendez Casariego—Carmelo F. Crespo—Juan González Calderón—Leonidas Zavalla—Casiano Calderón—A. Carbó—Sabá Z. Hernández.

Sr. Méndez Casariego — Señor presidente.

Este proyecto no es sino la reproducción, bajo diferente forma, del que la representación de Entre Ríos en su casi totalidad, presentó en la sesión del 27 de junio del corriente año.

Se trata de concluir una vez por todas con las dificultades de imputación á que están expuestas frecuentemente las obras del puerto de Paraná, como consecuencia de una leyenda defectuosa en la ley respectiva, y de encontrarse esta obra comprendida en un plan general que la depoja de los recursos que proporcionalmente le corresponderían.

No hago cargos; refiero hechos.

La ley 4170 es la que ha servido para iniciar la construcción del puerto y para contratar su ejecución con la empresa F. Lavalle y compañía. Esta ley como he dicho comprende una serie de obras en los ríos entre los cuales se indica las de Paraná.

La lentitud con que se ejecuta el puerto ha dependido de la situación de la empresa contratista con relación á su contrato y de la necesidad más tarde de rescindirlo. A este proceso laborioso, ha seguido una resolución del Poder ejecutivo de continuar las obras por administración dentro de la suma de $ m/n 1.597 690,81, pero al proceder á ejecutarla, aparece la partida respectiva extinguida en razón de haber sido empleada en las otras obras que comprende la misma ley.

Para evitar la paralización de los trabajos, la representación de Entre Ríos presentó el proyecto por el cual se ampliaba en $ 300.000 el item 36, inciso 9, anexo I del presupuesto vigente. En tramitación este proyecto se advierte que la leyenda de la ley 4170 es defectuosa en cuanto se refiere al carácter de las obras de Paraná, lo que dificultará la imputación de los nuevos gastos que el puerto origine.

En esta situación, los diputados que firmamos este proyecto hemos comprendido que lo que corresponde para regularizar la ejecución de esas obras, en provecho de su propia economía y del orden administrativo, es dar al puerto de Paraná una ley propia, que garanta su terminación y asegure la continuidad de los trabajos.

No se trata de un nuevo gasto, ni de una nueva obra, sino de establecer en una ley independiente y clara, el concepto de las obras y el valor que representan, así como el gasto que se autoriza y la imputación que le corresponde.

Las obras, como he dicho, que están ejecutándose aunque muy lentamente por las dificultades apuntadas, han sido objeto de un contrato que fué más tarde rescindido, tienen la sección de cabotaje terminada y no pedimos para ellas sino el dinero que inicialmente les fué destinado.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

11

PENSIÓN

AMELIA P. DE MONTES DE OCA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Acuérdase á la señora Amalia Portela de Montes de Oca, viuda del doctor Leopoldo Montes de Oca, la pensión mensual de cuatrocientos pesos.

Art. 2º Mientras no se incluya en el presupuesto el gasto que demande el cumplimiento de la presente ley, se hará de rentas generales, imputándose á la misma.

Art. 3º Comuníquese, etc.

Antonio F. Piñero

Sr. Piñero—Pido la palabra.

La presión de un fuerte sentimiento de justicia reparadora me ha obligado á quebrantar la resolución que había adoptado de no firmar proyecto de pensión alguno. En este caso he puesto mi firma al pie del proyecto que se refiere á la pensión de la señora Amelia Portela de Montes de Oca, heredera de un conjunto de abnegados y eficaces servidores de la nación.

Esta señora fué esposa del doctor Leopoldo Montes de Oca, uno de los iniciadores de la enseñanza médica, uno de los maestros más honorables, que sirvió siempre en distintos puestos públicos con eficacia y abnegación, maestro de todos los médicos argentinos que actúan en la actualdad, profesor eficiente, muy exacto en el cumplimiento de sus deberes, como consta á todos los que hemos sido sus discípulos, y que en el último período de su vida presidió la facultad que preside actualmente nuestro presidente, con la misma abnegación que había tenido siempre, sin la retribución legítima que ahora tiene ese puesto de enseñanza.

Es además la persona favorecida por este proyecto á quien se le hace un acto de justicia un poco retardado, hija del inolvidable médico doctor Portela, cuyo nombre basta pronunciar para saber todo lo que significa como acción científica y filantrópica.

No quiero decir más, señor presidente, porque todo sería superfluo, tratándose de una heredera de esos servidores de la patria, que necesita de este recurso que se le lleva como un elemento indispensable de vida. Así es que al presentar el proyecto solicitaría al mismo tiempo de la comisión respectiva que se sirviera prestarle la atención debida y hacer un despacho inmediato.

Pido para eso el apoyo de la honorable cámara.

—Apoyado.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Precisamente á esta pensión, justa por donde quiera que se la mire, me refería cuando hice moción para que tratáramos todas las que estuvieran en la mesa de la secretaría.

No tengo duda, señor presidente, que solo el informe que se acaba de dar fundando el proyecto, basta para que la cámara sepa de quién se trata; pero si hubiera que agregar algo, sería lo siguiente: el acto de mayor justicia al acordar una pensión, es acordarla á la viuda del doctor Leopoldo Montes de Oca.

Por eso, pues, pido que esta pensión sea tratada sobre tablas, sin despacho de comisión, apartándonos del reglamento.

Sr. Presidente—Se podría autorizar á la comisión á despachar en cuarto intermedio.

Sr. Carbó—Eso es lo que se puede hacer y lo que yo iba á indicar, porque la ley prohibe—no es el reglamento—hacer lo que indica el señor diputado.

Sr. Van Gelderen—Entonces hago indicación en ese sentido: que se autorice á la comisión á despachar en cuarto intermedio.

—Se vota y resulta afirmativa.

12

MOCIONES DE PREFERENCIA

— a —

Sr. García—Pido la palabra.

Entre los asuntos de que se ha dado cuenta hay un despacho de la comisión de obras públicas sobre construcción de cloacas en la ciudad de La Rioja.

Este asunto viene en revisión del honorable Senado, y yo pediría que se tratase sobre tablas, en el orden en que han sido hechas las mociones.

—Apoyado.

Sr. Van Gelderen—En el orden de las preferencias, porque en esas circunstancias, yo podría informar, en tanto que tratándose sobre tablas no podría hacerlo, por no estar preparado.

Sr. Presidente — Se votará si se trata el asunto á que ha hecho referencia el señor diputado en el orden de las preferencias.

—Resulta afirmativa.

— b —

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

Desearía que me informara la secretaría si ha llegado una nota de los vecinos de Villa Nueva, pidiendo al Congreso el despacho del proyecto que manda hacer obras de embalse é irrigación en Río Tercero.

Sr. Secretario Ovando—Esa nota ha sido entregada por un señor diputado á la secretaría y se ha dado cuenta de ella.

Sr. Vivanco — Entonces, hago moción para que se trate con preferencia el asunto á que se refiere esa nota.

Sr. Presidente—Se votará la moción, en el orden de las preferencias ya acordadas.

—Se vota y resulta afirmativa.

13

SESIONES DIARIAS

Sr. Vivanco—Voy á hacer hoy la última moción: para que la cámara celebre sesiones diarias, á contar desde mañana.

—Apoyada esta moción, se vota y resulta negativa.

Sr. Vivanco—Que se rectifique la votación.

Sr. Orzábal—Yo reitero la indicación del señor diputado Vivanco para que la cámara celebre sesiones diarias, pero desde el lunes próximo.

Sr. Presidente—¿Acepta la modificación el señor diputado?

Sr. Vivanco—Yo he formulado la moción, teniendo en cuenta la gran cantidad de asuntos que deben considerarse; pero si la honorable cámara cree que no es menester esta resolución porque hay tiempo de despacharlos todos, ó porque no quiere despacharlos todos, perfectamente.

Sr. Presidente—Se va á rectificar la votación.

—Resulta afirmativa.

14

PENSIONES

CORRECCIÓN DE ERRORES

Sr. Secretario Ovando—El primer asunto á tratarse se refiere á un despacho de la comisión de peticiones sobre prórroga de pensiones graciables.

Pero antes, la secretaría debe salvar tres errores cometidos en la lista de la última sesión, La pensión de la señora Matilde B de Sastre no es de 200 pesos sino de 250; y por error de copia no figuraron en la lista aprobada las siguientes: la de la señora Rita S. de Pintos con 120; la de la señora Margarita Basavilbaso é hijas solteras, con 120 y la viuda é hijos del ex diputado doctor Tomás Luque, con 200 pesos.

15

PRÓRROGA DE PENSIONES

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones, por las razones que dará su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Prorrógase por el término de cinco años las pensiones graciables, civiles y militares, que caducan hasta el 31 de di-

ciembre de 1908, quedando reducidas á 200 pesos las que pasen de esa suma.

Art. 2.° Mientras este gasto no sea incluido en el presupuesto se abonará de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 21 de 1908.

Leonidas Zavalla.—Alfredo C. Paz. — A. Cornejo.—G. García Vieyra.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. García Vieyra—Pido la palabra.

Diversas solicitudes de prórroga de pensión se han presentado, y como en otros casos, la comisión de peticiones resolvió considerarlas todas y aprobarlas.

El monto de las pensiones militares es muy reducido, 1700 pesos, y en las civiles hay sólo tres casos: una pensión de 315, otra de 270 y otra de 250 pesos.

La comisión ha establecido una limitación para las pensiones vencidas, estableciendo que no pasarán de doscientos pesos, porque tiene en cuenta que representan una suma considerable tal como fueron sancionadas originariamente.

Nada más tengo que decir.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el despacho en general y es aprobado.

—En discusión el artículo primero.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

En la sesión anterior hice moción en el sentido de que estas pensiones quedaran con las mismas sumas que tenían anteriormente. La comisión aceptó esta modificación en vista de que lo que ella importa es en las militares alrededor de 1500 pesos y en las civiles sólo 150 pesos en la pensión á la viuda del exsecretario de la Suprema corte doctor Domínguez.

De manera que todo quedaría solucionado votando el artículo hasta 1908, suprimiendo lo que sigue.

Hago pues indicación para que se vote por partes.

Sr. Presidente—¿Acepta la comisión?

Sr. García Vieyra—Sí, señor.

Sr. Presidente—Habiendo aceptado la comisión, se votará en esa forma.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Prescindiendo de la importancia que pueda tener la diferencia á que se acaba de referir el señor diputado por Tucumán, con mucho sentimiento me voy á oponer á que se suprima la limitación que contiene el despacho, porque eso sería interrumpir un procedimiento que la cámara ha venido siguiendo invariablemente, hace varios años, desde que por ley ha prorrogado así, en globo, las pensiones vencidas.

Es sabido que las pensiones caducan á los diez años según la ley especial. Cuando llega la terminación de éste período, la costumbre ha sido que las agraciadas pidan prórroga del término de sus pensiones, y seguramente habrá habido en comisión algunos pedidos de esta clase cuando la comisión se ha expedido en esta forma, vale decir, sin hacer examen del motivo por el cual se dieron las pensiones.

Yo creo que para ser consecuente la cámara con procedimientos anteriores, y no abrir una puerta que daría lugar en adelante á que se cometieran abusos y acaso injusticias con algunas pensionistas, debe votarse el artículo tal cual ha sido presentado por la comisión, que es la forma en que se ha votado siempre que por ley se han prorrogado las pensiones.

Si entre las pensiones á que se refiere el artículo hay algunas que por derecho deben ser mayores de la limitación que se propone, el camino está indicado en la misma ley de pensiones.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Había economizado á la cámara mayores fundamentos para mi indicación, entendiendo que desde que había aceptado la comisión, no habría inconveniente.

Aceptada por la comisión la modificación propuesta, lo que corresponde es votar con la supresión que indiqué.

Sr. Carbó—Está equivocado el señor diputado, lo que corresponde es votar el despacho.

Sr. Van Gelderen—Perfectamente.

Sr. Carbó—Si hay alguno que se opone al retiro del despacho, debe votarse.

Sr. Van Gelderen—En ese caso, debo manifestar á la honorable cámara que la injusticia que preve el señor di-

putado por Entre Ríos la cometeríamos quitando á las pensionistas á que me he referido la suma exigua que les ha reducido la comisión de peticiones. Y voy á dar la razón.

Hemos despachado pensiones que varían desde treinta hasta cuatrocientos pesos, é indudablemente el criterio con que las hemos votado es el siguiente: el encarecimiento de la vida en la capital federal, que se hace sentir en una forma más acentuada en el último quinquenio. Y es precisamente cuando la vida cuesta más cara que se va á rebajar estas pensiones, que se acordaron con un criterio de vida más barata. Vamos á llegar, rebajando estas pensiones á presentar este espectáculo: que en 1910, cuando levantemos monumentos á los próceres de la independencia, puede ser que rodeen esos monumentos los descendientes de aquellos próceres, estirando la mano para pedir una limosna por Dios! Y yo me pregunto si para hacer una economía de mil quinientos pesos mensuales, que es lo que importa el despacho de la comisión, vale la pena de dar *urbi et orbi* el espectáculo que le acabo de presentar á la honorable cámara!

La pensión civil á que corresponde este asunto, no es sino la del secretario de la Corte suprema de la nación; y ya he dicho, en brevísimas palabras, de qué clase de servidor se trata: se trata de un servidor modelo, á cuya muerte, la Corte suprema de la nación incitó al Poder ejecutivo á que diera pensión á su viuda é hijos, porque habiendo desempeñado ese puesto tan delicado, los dejaba en la indigencia. Con doscientos pesos, su viuda no puede mantener la dignidad de su estado; mientras que con trescientos cincuenta puede pasar una vida sin mayores estrecheces.

A eso responde mi moción; é insisto entonces, en que se vote por partes.

Sr. Carbó— Pido la palabra.

Simplemente para hacer una rectificación respecto de algo que ha dicho el señor diputado. No es mi ánimo hacer una discusión en este caso.

He dicho que no tenía en cuenta para nada el monto de la pensión, al dar mi voto al artículo en la forma presentada por la comisión. No he tenido tampoco para qué tomar en cuenta á qué pensionistas se refiere, porque no hay para qué hacerlo cuando se trata simplemente de ver estas cosas á la luz de un principio de justicia y de equidad.

Yo comprendo que en un caso especial pueda la cámara dar una ley especial para favorecer á determinada persona; sería el caso á que se ha referido el señor diputado por Tucumán; pero á título de favorecer á una persona determinada, con muchos merecimientos, no se puede dar una ley de carácter general, que sienta este precedente, desde luego malo, de todo punto de vista, á injusto á todas luces, con relación á las sanciones de todos los años en lo referente á pensiones. A eso me he referido.

He dicho también que en el caso especial á que se refiere el señor diputado, ha podido presentarse un proyecto acordando una pensión especial ó aumentándola en tal cantidad; pero eso se puede hacer por una ley que se refiera especialmente á determinada pensionista y no por una ley de carácter general.

Es ésta la observación que hice, y es la razón que tengo para insistir en que se vote el despacho de la comisión tal como ha sido presentado.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Para apoyar las ideas del señor diputado por Entre Ríos.

Por más atendibles que sean las razones expuestas por el señor diputado por Tucumán, este capítulo de las pensiones graciables es un capitulo muy delicado, y es, positivamente, un gran mal; y si no detenemos el mal, en vez de favorecer á cada una de las pensionadas, vamos á perjudicar á todas.

Después, la justicia no puede hacerse sino en cada caso. Estos englobamientos, son como los esquemas que no responden á la realidad: pueden ser justos para unas y no para todas.

Por esta razón yo voy á votar de acuerdo con el señor diputado.

Sr. Presidente—Habiendo pedido el señor diputado por Tucumán la votación del artículo por partes, así se hará.

—Se vota:

Prorrógase por el término de cinco años las pensiones graciables civiles y militares que caducan hasta el 31 de diciembre de 1908.

—Resulta afirmativa.

—Se vota:

quedando reducidas á doscientos pesos las que pasen de esa suma.

—Resulta afirmativa.
—Se aprueba el resto del proyecto.

16

DIVERSAS PENSIONES

—Aprobado un despacho de la comisión de peticiones acordando pensión de 250 pesos á la señora Carmen Urdapilleta de Gondra y sus hijas solteras Carmen, María Antonia y Celina Belen, dice el

Sr. Van Gelderen—En la sesión anterior se hizo indicación de qne se enunciara simplemente la suma y á favor de quien se acordaba; y que no siendo observada, se diera por aprobada. Hago la misma moción para las pensiones que faltan.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se va á votar...
Sr. Van Gelderen — Hay asentimiento, señor presidente.
Sr. Presidente—Muy bien, así se hará.

—Se aprueban sin observación los despachos correspondientes á las siguientes personas:

Rebeca Garzón de Argañaras...	$	80
María, Belén y Dalmira Balaguer..........................	»	100
Cupertino del Campo (jubilación) aumento á......	»	250
Carmen Leonor Caprini y Carmen Egües................	»	100
Arcadia Carballido...........	»	80
Saturnina Rodríguez de Chavez, aumento á...	»	60
Isidora Ducros...............	»	60
María Sofía, Ada, Tulia, María Ignacia y Obilia Ellauri Obligado, á cada una..........	»	50
Mercedes C. de Fernández Oro	»	150
María Luisa y María Dolores Gabino.....................	»	100
Nieves Muñiz de Hernández ...	»	80
Vicenta C. de Salmón.........	»	80
Margarita Acosta de Mariscal...	»	80
Narcisa Paz de Montenegro, aumento á..................	»	100
Cenobia Pizarro Moyano é Isabel D. Celis............ ...	$	120
Saturnina Quintana...........	»	60
Carmen S. de Saavedra y Carmen Saavedra, aumento á...	»	200
Carmen N. de Seguí......	»	150
María del Carmen Victorica .	»	100
Irene G. de Vivanco..........	»	300
Genoveva G. de Yanzi...	»	100
Elena Tudurí de Zárate, aumento á.............	»	150

17

INSTITUTO NACIONAL DE CIEGOS

Sr. Presidente — Viene ahora la moción del señor diputado por Buenos Aires, de tratar inmediatamente el asunto de que va á dar lectura el señor secretario.

Sr. Secretario Ovando—El despacho á que se refiere la moción del señor diputado Acosta, es el siguiente:

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado P. Lacasa sobre creación de un instituto nacional de ciegos; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Créase un instituto nacional de ciegos en la capital de la república.

Art. 2º En este instituto se educarán niños y niñas ciegos, tanto de la capital como de cualquier provincia ó territorio nacional.

Art. 3º Las materias que se enseñarán serán las que comprenden la cultura general, elemental, primaria; música, artes y trabajos útiles para dichos educandos.

Art. 4º El instituto tendrá dos departamentos separados: uno para mujeres, atendido por una directora, y otro para varones, atendido por un vicedirector, debiendo depender ambos departamentos de una sola administración y ajustarse al mismo plan de estudios.

Art. 5º El instituto de ciegos que actualmente existe en Flores, con su pensión nacional, servirá de plantel y base al instituto nacional de ciegos.

Art. 6º El personal y gastos del instituto nacional de ciegos, será el siguiente:

Una directora y profesora de labores, 300

pesos por mes; un vicedirector y profesor de piano para el departamento de varones, 250 pesos; dos profesores á 120 pesos cada uno; un auxiliar, 70 pesos; un ecónomo, 70 pesos; cuatro profesores de música, á 80 pesos cada uno; un maestro de talleres, 80 pesos; un maestro de imprenta, 100 pesos; para el sostenimiento de setenta alumnos pobres, á 20 pesos cada uno; un cocinero, 70 pesos; una ropera y enfermera, 70 pesos, para el sostenimiento de los talleres, 150 pesos; para sirvientes, 160 pesos; para gastos menores, 50 pesos; para alquiler de casa, 500 pesos, Total mensual, 8830 pesos.

Gastos de instalación, mobiliario general, 8000 pesos; material de enseñanza para comprar en Europa, 1000 pesos oro.

Art 7° Mientras no se incluyan en la ley general de presupuesto los gastos que demande la presente ley, se harán de rentas generales y se imputarán á la misma.

Art. 8° El Poder ejecutivo hará los planes de enseñanza y reglamentos necesarios para el funcionamiento de este instituto y oportunamente someterá al honorable Congreso los desenvolvimientos que exiga la enseñanza de los ciegos en la república.

Art. 9° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 15 de 1908.

A. Carbó.—Lucas Ayarragaray. —Pastor Lacasa.—J. M. Alvarez.—Ponciano Vivanco.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de que se ha dado lectura, y ha encontrado perfectamente fundados los motivos que lo informan. No obstante la ilustración reconocida en los distinguidos miembros que componen la comisión, he tenido el honor de ser designado para exponer las razones en que funda su despacho.

A pesar de reconocer la bondad del proyecto, la comisión resolvió pedir informes al ministerio de instrucción pública respecto de su eficacia, y para que acompañara, además, los datos correspondientes, para poder tomar una resolución perfectamente meditada.

El ministerio de instrucción pública, después de oídos los informes de la inspección general y del inspector técnico doctor De Madrid que fuera comisionado para hacer un estudio especial, se expidió aconsejando la sanción de este proyecto, por creerlo necesario y oportuno en los momentos actuales.

Indudablemente, señor presidente, no era posible continuar en este estado de cosas respecto de una rama tan importante de la enseñanza especial, porque todas las naciones cultas de la Europa y las de América, especialmente el Brasil y Chile, nos han dado el ejemplo, estableciendo institutos de ciegos perfectamente organizados sostenidos por los poderes nacionales.

De manera que la República Argentina se encontraba en este caso en un rol de verdadera inferioridad si no adoptaba una resolución que corrigiera esta deficiencia.

A esto, pues, viene el proyecto de ley que la comisión ha confeccionado, tomando por base el presentado por el que habla y llenándole algunas deficiencias, de acuerdo con las explicaciones suministradas por el ministerio de instrucción pública.

No era posible dejar que una cantidad de ciegos, como los que existen en la república no tuvieran una enseñanza técnica de manera que los colocara en las mismas condiciones de los niños videntes.

Por eso se ha hecho el estudio de las estadísticas que presenté cuando tuve el honor de someter este proyecto á la consideración de la cámara, y de las cuales resulta que, habiendo mil niños ciegos en la república sin recibir instrucción, tan sólo se encontraban cincuenta que la recibían. El porcentaje era muy ínfimo: tan sólo de cinco ó seis por ciento de niños que se educaban, siendo así que en los Estados Unidos se educa el 74 por ciento de los niños ciegos, porque existen allí una cantidad de institutos que responden á esta necesidad.

La inspección general considera indispensable la nacionalización del instituto para encaminar con el mayor éxito esta enseñanza. Para demostrar su eficacia no hay mas que recordar que han intervenido en esta clase de institutos, en Estados Unidos, hombres como Horacio Man y otros distinguidos educacionistas que le dieron mucha importancia y colaboraron en su dirección.

Es un deber del estado impedir que los niños ciegos sigan viviendo en los obscuros rincones de la pobreza y en los asilos de mendigos. Tienen derecho á ser instruídos como todos los demás. Educarlos no es un acto de beneficencia, es un acto de verdadera justicia social.

No se establece todavía en el proyecto la enseñanza obligatoria por ahora, porque la comisión ha considerado que mejor era establecerla facultativa,

hasta tanto se tengan en la república otros institutos que puedan responder á todas las necesidades de los niños escolares. De manera que por ahora se limitará el instituto á recibir todos los niños que lleguen á él de cualquier parte de la república, pero sin establecerse el medio de compelerlos, como se proponía en un artículo del proyecto originario que ha sido suprimido de acuerdo con su autor.

Basta la buena organización del instituto para que concurran más educandos, pues al sólo anuncio de su nacionalización se han inscripto ya ocho niños y he recibido muchas cartas alentando la idea que se ha tenido de esta institución educadora.

El presupuesto que contiene el proyecto es más reducido que el que se ha recibido del ministerio, tratando de que los sueldos sean equitativos, y para que no se haga un gasto mayor del proyectado. Solo se han establecido los gastos más indispensables. No se establece el curso normal anexo á esta institución, ni el jardín de infantes que serán indispensables cuando se aumenten esta clase de institutos; pero en el proyecto se dispone por un artículo, que, en su oportunidad, el Poder ejecutivo someterá al Congreso todos los desenvolvimientos que crea necesarios para la mayor y más perfecta instrucción de los ciegos en la república.

Este proyecto ha merecido la aprobación de la mayor parte de la prensa ilustrada de la capital y provincias; y con ese motivo se han consignado datos importantes sobre los institutos análogos existentes en Europa y América que todos los señores diputados habrán leído, lo que me exime de hacer nuevamente referencia á ellos, porque deseo y quiero dejar fundadas sintéticamente las razones más importantes que militan en favor del proyecto.

Los institutos de Francia, Inglaterra, Italia, Alemania, Suiza, Brasil y Chile, nos están indicando el camino que debemos seguir para con esos niños que viven envueltos en las sombras de su ceguera, y sólo pueden esperar mejorar su destino por la instrucción que les abra una nueva vida y les dé los medios de luchar con éxito por la existencia.

Quiere decir, pues, que si este proyecto se sanciona, habremos dado á los ciegos la ciudad de la luz, como llamó tan pintorescamente á estos institutos la ilustre reina de Rumania cuando creó uno especial para los niños ciegos de aquel reino.

Creo dejar fundado con esto el proyecto presentado, conforme á las exigencias de la enseñanza especial que carece de instituto como éste, exigido por la cultura general del país. *(¡Muy bien! ¡muy bien!).*

—Se vota y aprueba en general el proyecto en discusión.
—Se aprueban sin observación los artículos 1º al 5º.
—En discusión el 6.º

Sr. Piñero—*(que acaba de volver al recinto)* Si no entiendo mal, la honorable cámara acaba de sancionar un artículo en que se establece que habrá dos secciones?

Sr. Secretario Ovando—Dice así: El instituto tendrá dos departamentos separados: uno para mujeres atendido por una directora, y otro para varones atendido por un vicedirector...

Sr. Piñero—Basta.

Esto es una verdadera contradicción. Si el departamento de mujeres tiene una directora, el departamento de varones debe tener un director, y á éste debe estar subordinada aquélla.

Esto es exceso de feminismo, ó feminismo invertido.

En este proyecto se altera esto que es de orden universal: que donde hay un hombre y una mujer, es el hombre el que debe mandar.

Sr. Lacasa—Entiendo que el artículo ha sido ya aprobado.

Sr. Piñero—Podría pedirse una reconsideración.

Sr. Lacasa—¿Qué propone el señor diputado?

Sr. Piñero—Hago una observación: la misma razón que hay para que exista un departamento de mujeres con directora al frente, subsiste para que el departamento de varones tenga también un director.

Sr. Lacasa—Que haya dos directores.

Sr. Piñero—Perfectamente; pero si ha de haber un director general, que sea hombre, aunque el señor diputado quiera ir en contra de su sexo. *(Risas).*

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Voy á dar la razón de ser de esta disposición, que responde, no á una

cuestión de sexos, sino á un deber de justicia.

El instituto nacional de Flores que sirve de plantel á este establecimiento tiene un vicedirector que es ciego, el profesor Gatti.

Por consiguiente, como tiene que estar al frente de la administración la directora...

Sr. Piñero—¿Es ciega?

Sr. Lacasa—No, señor, es vidente. *(Risas).*

De manera que para poder realizar los propósitos, que ya había indicado el señor inspector de escuelas De Madrid, de hacer justicia á estas personas que durante ocho años han fomentado este instituto con su propio caudal, es que se ha distribuído la dirección en esa forma.

Sr. Piñero—El señor diputado acaba de dar la razón; pero no me parece bastante, porque no se puede legislar teniendo en cuenta estas circunstancias especialísimas, esta casualidad de que resulte una directora que no es ciega y un vicedirector que lo es.

La ley no puede tener en cuenta estos casos particulares. Tenemos que disponer que haya un director, y si ha de haber un director general para ambos departamentos, debe ser un hombre y no una mujer, en virtud del consenso universal, que acuerda al hombre esta preeminencia sobre la mujer.

Sr. Lacasa—Pero eso no es una razón absoluta, señor diputado.

Sr. Carbó—Hay un artículo en el despacho de la comisión que establece que el Poder ejecutivo debe presentar en el año entrante la reglamentación definitiva de este instituto.

Un señor diputado—Sería contra la ley.

Sr. Carbó—No sería contra la ley; sería para regularizarla completamente.

La comisión no ha pretendido con este despacho dar bases definitivas para un instituto de ciegos. No podía hacerlo en este momento, porque no tenía el tiempo necesario ni existe en el país personal bastante competente para establecer definitivamente un instituto de esa clase.

En principio, la comisión está de acuerdo con la teoría del señor diputado por la Capital: la dirección de un instituto de esta naturaleza debe ser masculina. De manera que al despachar en la forma que lo ha hecho ha respetado la situación que tiene el instituto, como lo ha dicho muy bien el señor diputado Lacasa, y ha tenido muy en cuenta que durante los años que lleva de existencia, la señora que está á su frente, así como el señor que está de vicedirector, son muy meritorios Aunque han recibido un subsidio de ochocientos pesos mensuales sancionado por el Congreso para sostenimiento del instituto, lo han invertido casi totalmente en el pago de alquiler de casa y en otros gastos del establecimiento.

De los alumnos que en él se encuentran sólo dos pagan pensión; los demás son gratuitos. Esto explicará suficientemente á los señores diputados todos los sacrificios que han hecho estas personas.

Si se estableciera esta institución en la forma que propone el señor diputado, se sacrificaría injustamente una situación personal; y aunque esta consideración no es bastante para determinar la forma en que se ha de hacer definitivamente el instituto, la comisión ha creído que ahora podía hacerse eso; y que cuando se dicte la ley definitiva se arregle una situación justa á estas, personas, que han hecho tantos sacrificios.

A eso responde el despacho.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota y se aprueba el artículo en discusión, así como el resto del proyecto.

18

CONCURSOS DE CULTURA FÍSICA

Á la honorable Cámara de diputados.

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado P. Vivanco sobre concursos de cultura física bajo la administración de la Sociedad sportiva argentina; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción, modificando sus artículos 3º y 5º en la siguiente forma:

Art. 3º Se construirán cinco estadios y sus dependencias; uno en la Capital de la república con capacidad mínima para cincuenta mil concurrentes, uno en Córdoba para quince mil y uno en Tucumán, Mendoza y Paraná para diez mil. Los terrenos necesarios para los estadios de provincia serán donados por los gobiernos respectivos.

Art. 5º Destínase de rentas generales has-

ta la cantidad de un millón quinientos mil pesos para la construcción é instalación de los estadios.

Sala de la comisión, septiembre 15 de 1908.

Lucas Ayarragaray.—A. Carbó Pastor Lacasa.—Ponciano Vivanco.—J. M. Alvarez.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Institúyenses los concursos de cultura física, bajo la administración de la «Sociedad sportiva argentina» y de acuerdo con los reglamentos y programas que aprueba el consejo superior creado por esta ley.

Art. 2.° El consejo superior se compondrá: de un delegado del ministerio de instrucción pública, uno del ministerio de guerra, uno del ministerio de marina, uno de cada universidad nacional, uno del consejo nacional de educación, uno de la sociedad sportiva argentina que representará á la vez las asociaciones de provincia que con ésta se hayan confederado. Las atribuciones de este consejo quedarán limitadas á dictar los reglamentos y programas de los concursos.

Art. 3.° Se construirán cuatro estadíos y sus dependencias: en la Capital de la república con capacidad mínima para cincuenta mil concurrentes, en Córdoba para quince mil y en Tucumán y Mendoza para diez mil.

Art. 4.° Los concursos serán internacionales cada cuatro años y tendrán lugar en la Capital de la república, y nacionales cada dos años, los que se realizarán sucesivamente en cada una de las capitales antes nombradas.

Art. 5.° Destínase de rentas generales la cantidad necesaria para la construcción é instalación de los estadios.

Art. 6.° Los gastos anuales que demande el cumplimiento de esta ley figurarán en el anexo de instrucción pública de la ley de presupuesto.

Art. 7°. La «Sociedad sportiva argentina» rendirá anualmente cuenta de la inversión de los fondos que le fueran entregados.

Art. 8.° Comuníquese, etc.

Ponciano Vivanco.

Sr. Ayarragaray—Pido la palabra.

Hace un momento que la cámara resolvió tratar este asunto sobre tablas, y esta moción que aceptaron complacidos los señores diputados, tendrá una compensación inmediata para el miembro informante, quien tomado de improviso, reducirá su informe á muy breves palabras.

Cuando se cree firmemente que la cultura física es un complemento necesario de la cultura intelectual y moral, y que no hay educación completa sin el desarrollo armónico de las fuerzas del cuerpo y del espíritu, se acepta con placer y se informa con entusiasmo, un proyecto como el que ha hecho suyo y despachado la comisión de instrucción pública, con la modificación de algunos de sus artículos y que en la sesión de ayer, se me encomendó lo presentara á la cámara y sostuviera el debate.

A pesar de los progresos que en los últimos tiempos ha alcanzado en nuestro país la educación física, ella está retardada sin embargo y es conveniente estimularla de algún modo por medios prácticos, y entre ellos, ninguno más adecuado, me parece, para llenar este fin, que el establecimiento de estadios en distintas regiones de la república, adonde pueda acudir la juventud á entregarse cómodamente á todos los sports, desde la carrera y el disco griego, hasta los modernos sports ingleses. No es este el momento ni tampoco este el sitio para desarrollar los temas directos y colaterales, sociológicos, higiénicos, estéticos y morales á que se presta el tema que nos ocupa.

El culto del cuerpo y el desarrollo de su potencia ha sufrido auges y decadencias según la oscilación de las ideas generales, de los sentimientos religiosos, de las costumbres públicas y privadas, y sobre todo, del concepto filosófico que en las distintas épocas se tuvieron de la vida y del destino trascendente y social del hombre. Así, por ejemplo, en las civilizaciones clásicas, se creía que la belleza y la salud del cuerpo, eran un magnífico y necesario complemento de la belleza y salud del espíritu; pero cuando esas civilizaciones sucumbieron, vino la reacción mística y ascética; y bajo las grandes corrientes teológicas que inspiraron las ideas y conformaron las costumbres, el cuerpo, la salud floreciente, la expansión física, se miró con desgano, y el cuerpo se consideró como un enemigo, que era menester refrenar y abatir; y de ahí el ayuno, el cilicio, la inmovilidad, el retiro conventual y todas las mortificaciones que se elevaron á la categoría de prácticas generales, para alcanzar el estado de gracia. Estas tendencias ascéticas se exageraron sobre todo en España por razones que

no son del caso manifestar, y allí se exageraron sobre todo, después de la expulsión de los moros.

De ahí nos viene el desdén por la educación del cuerpo y por los sports al aire libre, y aquella herencia de la madre España, se reforzó en nuestro país, como en todos los otros países de América, por la indolencia y el sedentarismo del indio.

Hoy felizmente todas aquellas ideas y preocupaciones, que podríamos llamar escolásticas y medioevales, han desaparecido en las naciones modernas y hay en todas ellas una restauración entusiasta de las reglas higiénicas, que implican los ejercicios físicos.

Hoy, todos debemos estar de acuerdo en lo siguiente: que es menester, antes de todo, formar el «bello animal» para suscitar despues el bello espíritu, y vigorizar el cuerpo, estimular su nutrición, desenvolverlo á la luz, al gran aire, para hacer elásticos sus músculos, graciosos sus movimientos, con ejercicios gimnásticos metódicos.

Primero pues, hay que robustecer el cuerpo, *erigir el templo*, donde más tarde habitará el santo espíritu.

Tengo para mí que una de las principales condiciones de éxito en la vida, consiste, señores diputados, en ser un robusto animal, y á veces, en las democracias inorgánicas, no siempre basta ser un robusto animal, sino que es necesario, ser tambien un animal agresivo y carnicero! *(risas)*.

En fin, no me entregaré á estas divagaciones á que se presta el tema, y que son del agrado de mi espíritu, porque no es como lo dije ya, este el sitio, y sobre todo, el momento de hacerlo.

Aquí, en Buenos Aires, existe un centro llamado centro sportivo, constituido por un grupo de distinguidos caballeros, altruistas y abnegados, que se han dedicado á fomentar, por todos los medios á su alcance, la cultura física en la república.

Hace poco tiempo se ha constituído la federación sportiva bajo el patronato de aquel centro, reuniendo en ella todos los centros sportivos dispersos en el país.

Estos señores tienen, entre varios propósitos, el de hacer un concurso anual, de los cuales el primero tendría lugar en 1910, con el carácter de interprovincial, y quizá, si el tiempo da para todo, sería también un concurso internacional. Como ven los señores diputados, inauguraríamos así nuestras olimpiadas, á las que podrían concurrir los representantes de las provincias y de todas las naciones del continente. Sería, no hay duda, una bella fiesta de concordia, de paz y de solidaridad, porque es necesario convencerse que robusteciendo al niño y al hombre, es como se forman buenos ciudadanos, fuertes soldados, y se tienen pueblos con el sentimiento profundo é íntimo de su fuerza.

Es así cómo se forman pueblos de temperamento reposado y pensamiento tranquilo, capaces de asistir serenamente á las complicaciones dramáticas que prepara á veces la vida colectiva ó individual.

Estos grandes concursos internacionales, que los haríamos cada cuatro años, por ejemplo, reunirían, en el stadium de esta capital, como reunían á las ciudades de Grecia los juegos olímpicos, píticos é ítsmicos; aquí congregaríamos todas las naciones continentales y allí se depondrían las fugaces querellas y las inconsistentes rivalidades que separan los países americanos.

En Inglaterra, por ejemplo, donde estos estadios existen en casi todas las localidades, los soldados antes de partir para la India ó para cualquier otra posesión inglesa, pasan seis ú ochos meses, dedicados á todos los ejercicios físicos, para dar elasticidad á sus miembros y adquirir aptitudes de resistencia y ataque.

En los Estados Unidos estos ejercicios en los estadios están muy en boga. Recuerdo que hay en Brooklyn uno donde cada cuatro años se celebran concursos, y allí se reunen representantes de todos los estados de la Unión que se dedican á todos los deportes, desde el disco y la carrera griega, hasta los más modernos deportes ingleses como el polo y el foot ball.

Hasta ahora por lo general entre nosotros, los ejercicios gimnásticos están acaparados por los clubs; con los estadios, serán populares.

Creo que este proyecto debe merecer todas las simpatías de los señores diputados; estamos en un momento propicio de nuestra evolución, para ir robusteciendo la raza.

Presentado con oportunidad por el señor diputado Vivanco, la comisión de instrucción pública se ha complacido en estudiarlo y despacharlo, con algunas modificaciones. Estas consisten, en primer lugar, en fijar la suma para

gastos, y después en aumentar un quinto estadío en la república, fijándolo en la ciudad del Paraná, de manera que habrá estadios para el norte, para el centro, para el litoral y para la Capital.

Debo agregar á pedido del distinguido presidente de la Sociedad sportiva, que esta sociedad es puramente de ejercicios físicos, que allí no hay, como en otras sociedades, mas ó menos análogas, juegos de azar. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el despacho en general y es aprobado.

—Se aprueban los artículos 1º y 2º.

—En discusión el 3º.

Sr. Meyer Pellegrini—Pido la palabra.

Me parece que está demás la última parte del artículo, que dice que los terrenos necesarios para los estadios de provincia serán donados por los gobiernos respectivos.

Una ley nacional no puede contener esta prescripción obligatoria para los gobiernos de provincia, ni tampoco una insinuación.

Sr. Ayarragaray—Es para estimular el celo de los gobernadores; admito que la fórmula no es del todo correcta.

Sr. Meyer Pellegrini—Podría suprimirla.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

La comisión había olvidado establecer, al hacer este despacho, que no están comprendidos los terrenos en la cantidad que se autoriza á gastar.

Efectivamente, la forma no es conveniente, como dice el señor diputado.

Yo creo que podría suprimirse esa frase.

Sr. Ayarragaray—Al aceptar esa fórmula, la comisión tuvo presente que era para expresar la situación en que este asunto se despachaba, y que la suma no era para comprar terrenos, sino para hacer construcciones.

Sr. Presidente—¿La comisión acepta suprimir la última parte?

Sr. Carbó—Sí, señor.

Sr. Presidente— Queda aprobado en esa forma.

—El resto del proyecto pasa sin observación.

19

EDIFICACIÓN ESCOLAR

PROVINCIA DE SALTA

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Guasch Leguizamón sobre construcción de edificios para escuelas en la provincia de Salta; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Destínase la suma de ciento cincuenta y ocho mil pesos moneda nacional de curso legal ($ 158.000 m/n) á la construcción de edificios para escuelas comunes primarias en la provincia de Salta.

Art. 2º Los edificios se construirán en los terrenos que el gobierno de la provincia de Salta destine para ellos en las siguientes localidades: Chicoana, Rosario de Lerma, Rosario de la Frontera, Orán, Caldera, Rivadavia, Cachi, La Merced, Guachipas, San Carlos, Yruya, Poma, San Bernardo de Dies y Candelaria.

Art. 3º Los planos de los edificios serán formulados por el ministerio de instrucción pública, de acuerdo con el gobierno de la provincia y con intervención de las reparticiones que corresponda.

Art. 4º La construcción se realizará bajo la dirección inmediata del ingeniero de sección del ministerio de obras públicas, utilizándose como sobrestantes comisiones honorarias de vecinos caracterizados.

Art 5º A medida que se terminen los edificios, serán integrados al gobierno de la provincia, y no podrán ser utilizados sino para el funcionamiento de sus escuelas primarias.

Art. 6º Los gastos que demande la ejecución de esta ley se harán de rentas generales, con imputación á la misma.

Art 7º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 4 de 1908.

A. Carbó.—Lucas Ayarragaray.—Ponciano Vivanco.—P. Lacasa.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Destínase la suma de 158.000 pesos á la construcción de edificios escolares en la provincia de Salta.

Art. 2° Las escuelas se construirán en los sitios y con las sumas que á continuación se expresan:

Chicoana	$	14.000
Rosario de Lerma	»	14 000
Rosario de la Frontera	»	14.000
Orán	»	14.000
Caldera	»	12.000
Rivadavia	»	10.000
Cachí	»	10.000
La Merced	»	10 000
Guachipas	»	10.000
San Carlos	»	10 000
Iruya	»	10 000
Poma	»	10.000
San Bernardo de Dies	»	10.000
Candelaria	»	10.000
	$	158.000

Art. 3° Los planos de estos edificios serán elaborados por el ministerio de obras públicas de acuerdo con el ministerio de instrucción pública y del consejo de educación de Salta.

La construcción se realizará bajo la dirección inmediata del ingeniero de sección del ministerio de obras públicas, utilizándose como sobrestantes comisiones honorarias de vecinos caracterizados.

Art. 4° Terminados los edificios serán entregados al gobierno de la provincia, y no podrán ser utilizados sino en el funcionamiento de sus escuelas primarias.

Art. 5° Los gastos que demande esta ley serán satisfechos de rentas generales.

Art. 6.° Comuníquese, etc.

F. Guasch Leguizamón.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

El señor diputado por Salta presentó á esta cámara un proyecto destinando la suma de ciento cincuenta y ocho mil pesos á la construcción de edificios escolares en la provincia de Salta. Por dicho proyecto, el Poder ejecutivo debía mandar construir varios edificios en lugares ya determinados en él, y sus presupuestos estaban calculados en catorce, doce y diez mil pesos respectivamente. Determinaba también que los planos serían hechos por el Poder ejecutivo de la nación, con intervención del consejo de educación de la provincia de Salta, y que á medida que los edificios fueran concluidos, serían entregados al gobierno de la provincia.

La comisión consideró que no podía despachar en esa forma el proyecto sin tomar previamente algunos antecedentes. En primer lugar, creyó que no era conveniente que el Congreso ordenara al Poder ejecutivo que construya edificios destinados á la instrucción primaria en las provincias, sin el previo consentimiento del gobierno local. Para llenar este requisito, requirió al ministerio de instruccion pública que pasara el proyecto al señor gobernador de la provincia de Salta, pidiéndole que manifestara si estaba conforme con la ubicación de los edificios escolares á construirse; y en segundo lugar, si estaría dispuesto á conceder terrenos con ese objeto.

El señor gobernador de aquella provincia contestó expresando su plena conformidad con el proyecto y declarando que la provincia cedería todos los terrenos necesarios para las obras. Entonces la comisión despachó el proyecto en la forma que se ha leído. Por él se destinan los ciento cincuenta y ocho mil pesos á la edificación escolar.

No se dice, precisamente, que en tales puntos se ha de edificar casas de tal costo. Eso lo ha suprimido la comisión, entendiendo que bastaba fijar la suma total, y estableciendo que los edificios se construirán en los terrenos donados por la provincia con ese fin, en tales localidades, para que el gobierno de la provincia de Salta, de acuerdo con las autoridades escolares de la misma, y bajo la dirección del ingeniero del departamento de obras públicas que tiene su asiento en aquella región de la república, haga las construcciones.

Se determina, además, que, á medida que se terminen los edificios escolares, sean entregados á la provincia, la que no podrá emplearlos sino con fines de la instrucción primaria.

Tal es el proyecto que la comisión ha despachado.

Creo que con lo dicho es bastante para justificar ese despacho.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota en general el proyecto, y es aprobado.

—En discusión el artículo 1°.

Sr. Vidal—Pido la palabra.

Para proponer un agregado á este artículo, haciendo extensivos á la provin-

cia de Corrientes los beneficios de esta ley.

Es una necesidad muy sentida en la provincia de Corrientes, la construcción de estos edificios escolares y creo que esta sola consideración será suficiente para que la cámara acoja favorablemente mi proposición.

El agregado consistiría en poner al final de este artículo 1º la suma de ciento cincuenta mil pesos para la provincia de Corrientes.

Sr. Presidente—Acepta la comisión este agregado?

Sr. Carbó—Pido la palabra.

La proposición que hace el señor diputado por Corrientes es seguramente muy simpática, señor presidente, y por mi parte, sin que esto sea hablar á nombre de la comisión, yo tendría muchísimo gusto en subscribir con mi voto una proposición para acordar esa cantidad ú otra á la provincia de Corrientes en las condiciones en que esto debe hacerse.

Este proyecto, como habrán observado los señores diputados, es distinto de casi todos los proyectos que esta cámara ha votado en materia de subsidios para la edificación escolar en las provincias; y hay otros despachos de la comisión de instrucción pública, que se refieren á proyectos presentados por diputados de Entre Ríos, de Córdoba, de Santiago del Estero y de la provincia de Buenos Aires, que están á la orden del día, en que el subsidio para edificación escolar va sometido á las reglas de la ley especial de edificación.

Quizás en algunos de esos proyectos pudiera hacerse lo que solicita ahora el señor diputado por Corrientes; pero en éste no, porque su índole es la siguiente: va á construir la nación, de acuerdo con las autoridades escolares de Salta, tales y cuales edificios, cuya ubicación y presupuestos han sido ya estudiados. No pasa lo mismo sobre este particular, con la provincia de Corrientes.

Así es que yo le pediría al señor diputado, que más bien espere á que se trate alguno de los otros despachos en que pueda entrar su proposición, porque creo que ahora no sería posible determinar la ubicación de los edificios y mucho menos tener los presupuestos respectivos.

Sr. Vidal—Sí, señor.

Sr. Carbó—Pero ¿tienen estudiados los presupuestos, la ubicación, etcétera, etcétera?

Aquí están estudiados todos los presupuestos para cada una de las escuelas.

En ese orden de ideas cualquier cantidad que se votara sería conveniente para un objeto tan importante; pero por mi parte, á mí no me gusta dar mi voto á un asunto no estudiado previamente y que no se somete á ciertas reglas de discusión.

De manera que con todo sentimiento debo manifestar que no puedo dar mi voto al agregado en la forma que se propone.

Sr. Presidente—Tenga la bondad, el señor diputado, de repetir, un poco más fuerte, el agregado que propone.

Sr. Vidal—Agregar al final del artículo 1º lo siguiente: «y la suma de pesos 150.000 para la provincia de Corrientes.»

Sr. Presidente—Se votará el agregado propuesto por el señor diputado por Corrientes.

—Resulta afirmativa.
—En discusión el artículo 2.

Sr. Vidal—Pido la palabra.

Para proponer el siguiente agregado al artículo en discusión: «y para la provincia de Corrientes en los siguientes puntos: Alvear, Yapeyú, San Luís, Caa-Catí, San Miguel, Concepción, San Cosme, Empedrado, Saladas y Mburucuyá.»

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

No puede ser discutible la conveniencia de que se construyan edificios escolares; pero en este caso, la verdad es que estamos votando sin tener á la vista los antecedentes necesarios.

Tuve ocasión de manifestar al señor diputado por Corrientes, cuando me habló de este asunto, que tendríamos muchísimo gusto en acompañarlo y hasta en firmar conjuntamente con él un proyecto de ley, estableciendo que la nación construya edificios escolares en la provincia de Corrientes; pero le agregué que no me parecía regular ampliar un proyecto de ley como éste, respecto del cual la comisión tenía todos los antecedentes del caso, habiendo antes establecido la necesidad de cada escuela, su costo, la forma de los edificios, etcétera, con el agregado que él proponía. Yo no sé por qué no encontró aceptable esta indicación, que no habría encontrado absolutamente en la cámara ningún obstáculo, prefiriendo, en vez de ello, proponer el agregado á que se ha referido

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Destínase la suma de 158.000 pesos á la construcción de edificios escolares en la provincia de Salta.

Art. 2° Las escuelas se construirán en los sitios y con las sumas que á continuación se expresan:

Chicoana	$	14.000
Rosario de Lerma	»	14 000
Rosario de la Frontera	»	14.000
Orán	»	14.000
Caldera	»	12.000
Rivadavia	»	10.000
Cachí	»	10.000
La Merced	»	10 000
Guachipas	»	10.000
San Carlos	»	10 000
Iruya	»	10 000
Poma	»	10.000
San Bernardo de Dies	»	10.000
Candelaria	»	10.000
	$	158.000

Art. 3° Los planos de estos edificios serán elaborados por el ministerio de obras públicas de acuerdo con el ministerio de instrucción pública y del consejo de educación de Salta.

La construcción se realizará bajo la dirección inmediata del ingeniero de sección del ministerio de obras públicas, utilizándose como sobrestantes comisiones honorarias de vecinos caracterizados.

Art. 4° Terminados los edificios serán entregados al gobierno de la provincia, y no podrán ser utilizados sino en el funcionamiento de sus escuelas primarias.

Art. 5° Los gastos que demande esta ley serán satisfechos de rentas generales.

Art. 6.° Comuníquese, etc.

F. Guasch Leguizamón.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

El señor diputado por Salta presentó á esta cámara un proyecto destinando la suma de ciento cincuenta y ocho mil pesos á la construcción de edificios escolares en la provincia de Salta. Por dicho proyecto, el Poder ejecutivo debía mandar construir varios edificios en lugares ya determinados en él, y sus presupuestos estaban calculados en catorce, doce y diez mil pesos respectivamente. Determinaba también que los planos serían hechos por el Poder ejecutivo de la nación, con intervención del consejo de educación de la provincia de Salta, y que á medida que los edificios fueran concluidos, serían entregados al gobierno de la provincia.

La comisión consideró que no podía despachar en esa forma el proyecto sin tomar previamente algunos antecedentes. En primer lugar, creyó que no era conveniente que el Congreso ordenara al Poder ejecutivo que construya edificios destinados á la instrucción primaria en las provincias, sin el previo consentimiento del gobierno local. Para llenar este requisito, requirió al ministerio de instruccion pública que pasara el proyecto al señor gobernador de la provincia de Salta, pidiéndole que manifestara si estaba conforme con la ubicación de los edificios escolares á construirse; y en segundo lugar, si estaría dispuesto á conceder terrenos con ese objeto.

El señor gobernador de aquella provincia contestó expresando su plena conformidad con el proyecto y declarando que la provincia cedería todos los terrenos necesarios para las obras. Entonces la comisión despachó el proyecto en la forma que se ha leído. Por él se destinan los ciento cincuenta y ocho mil pesos á la edificación escolar.

No se dice, precisamente, que en tales puntos se ha de edificar casas de tal costo. Eso lo ha suprimido la comisión, entendiendo que bastaba fijar la suma total, y estableciendo que los edificios se construirán en los terrenos donados por la provincia con ese fin, en tales localidades, para que el gobierno de la provincia de Salta, de acuerdo con las autoridades escolares de la misma, y bajo la dirección del ingeniero del departamento de obras públicas que tiene su asiento en aquella región de la república, haga las construcciones.

Se determina, además, que, á medida que se terminen los edificios escolares, sean entregados á la provincia, la que no podrá emplearlos sino con fines de la instrucción primaria.

Tal es el proyecto que la comisión ha despachado.

Creo que con lo dicho es bastante para justificar ese despacho.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota en general el proyecto, y es aprobado.

—En discusión el artículo 1°.

Sr. Vidal—Pido la palabra.

Para proponer un agregado á este artículo, haciendo extensivos á la provin-

cia de Corrientes los beneficios de esta ley.

Es una necesidad muy sentida en la provincia de Corrientes, la construcción de estos edificios escolares y creo que esta sola consideración será suficiente para que la cámara acoja favorablemente mi proposición.

El agregado consistiría en poner al final de este artículo 1° la suma de ciento cincuenta mil pesos para la provincia de Corrientes.

Sr. Presidente—Acepta la comisión este agregado?

Sr. Carbó—Pido la palabra.

La proposición que hace el señor diputado por Corrientes es seguramente muy simpática, señor presidente, y por mi parte, sin que esto sea hablar á nombre de la comisión, yo tendría muchísimo gusto en subscribir con mi voto una proposición para acordar esa cantidad ú otra á la provincia de Corrientes en las condiciones en que esto debe hacerse.

Este proyecto, como habrán observado los señores diputados, es distinto de casi todos los proyectos que esta cámara ha votado en materia de subsidios para la edificación escolar en las provincias; y hay otros despachos de la comisión de instrucción pública, que se refieren á proyectos presentados por diputados de Entre Ríos, de Córdoba, de Santiago del Estero y de la provincia de Buenos Aires, que están á la orden del día, en que el subsidio para edificación escolar va sometido á las reglas de la ley especial de edificación.

Quizás en algunos de esos proyectos pudiera hacerse lo que solicita ahora el señor diputado por Corrientes; pero en éste no, porque su índole es la siguiente: va á construir la nación, de acuerdo con las autoridades escolares de Salta, tales y cuales edificios, cuya ubicación y presupuestos han sido ya estudiados. No pasa lo mismo sobre este particular, con la provincia de Corrientes.

Así es que yo le pediría al señor diputado, que más bien espere á que se trate alguno de los otros despachos en que pueda entrar su proposición, porque creo que ahora no sería posible determinar la ubicación de los edificios y mucho menos tener los presupuestos respectivos.

Sr. Vidal—Sí, señor.

Sr. Carbó—Pero ¿tienen estudiados los presupuestos, la ubicación, etcétera, etcétera?

Aquí están estudiados todos los presupuestos para cada una de las escuelas.

En ese orden de ideas cualquier cantidad que se votara sería conveniente para un objeto tan importante; pero por mi parte, á mí no me gusta dar mi voto á un asunto no estudiado previamente y que no se somete á ciertas reglas de discusión.

De manera que con todo sentimiento debo manifestar que no puedo dar mi voto al agregado en la forma que se propone.

Sr. Presidente—Tenga la bondad, el señor diputado, de repetir, un poco más fuerte, el agregado que propone.

Sr. Vidal—Agregar al final del artículo 1° lo siguiente: «y la suma de pesos 150.000 para la provincia de Corrientes.»

Sr. Presidente—Se votará el agregado propuesto por el señor diputado por Corrientes.

—Resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 2.

Sr. Vidal—Pido la palabra.

Para proponer el siguiente agregado al artículo en discusión: «y para la provincia de Corrientes en los siguientes puntos: Alvear, Yapeyú, San Luís, Caa-Catí, San Miguel, Concepción, San Cosme, Empedrado, Saladas y Mburucuyá.»

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

No puede ser discutible la conveniencia de que se construyan edificios escolares; pero en este caso, la verdad es que estamos votando sin tener á la vista los antecedentes necesarios.

Tuve ocasión de manifestar al señor diputado por Corrientes, cuando me habló de este asunto, que tendríamos muchísimo gusto en acompañarlo y hasta en firmar conjuntamente con él un proyecto de ley, estableciendo que la nación construya edificios escolares en la provincia de Corrientes; pero le agregué que no me parecía regular ampliar un proyecto de ley como éste, respecto del cual la comisión tenía todos los antecedentes del caso, habiendo antes establecido la necesidad de cada escuela, su costo, la forma de los edificios, etcétera, con el agregado que él proponía. Yo no sé por qué no encontró aceptable esta indicación, que no habría encontrado absolutamente en la cámara ningún obstáculo, prefiriendo, en vez de ello, proponer el agregado á que se ha referido

y obligando á algunos de los diputados á no poderle prestar nuestro voto, por la razón que he dado. Porque, efectivamente, si yo le preguntara al señor diputado por qué propone ciento cincuenta mil pesos para esos edificios, me parece que le sería difícil poder contestar y decirnos, siquiera con seguridad, el costo de cada uno de ellos.

Entretanto, respecto de estos otros á que se refiere el despacho para construirlos en la provincia de Salta, se ha procedido en la forma que insinúo, estableciéndose el costo respectivo, mediante los informes de todas las oficinas nacionales correspondientes, que han formulado los planos y los presupuestos

Por estas razones, voy á tener que votar en contra del agregado propuesto por el señor diputado, por lo indeterminado que resulta.

Sr. Vidal—Pido la palabra.

Voy á tratar de satisfacer al señor diputado.

Según el cálculo que he hecho, dividiendo la suma solicitada, correspondería quince mil pesos á cada uno de estos edificios. Este es un presupuesto que he formulado, apoyándome en los informes que tengo del Consejo de educación de Corrientes, según el cual esta sería suficiente cantidad.

Creo que este informe será suficiente para que los señores diputados voten el agregado que he propuesto.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba el artículo en discusión con el agregado propuesto por el señor diputado Vidal.

—Pasa sin observación el resto del proyecto.

20

MOCIÓN

EDIFICACIÓN ESCOLAR

Sr. Guasch Leguizamón—Pido la palabra.

Para que esta sesión sea benéfica á la instrucción primaria de algunas provincias que tienen también gestiones entabladas ante el Congreso, hago moción á fin de que se traten sobre tablas tres despachos de la comisión de instrucción pública, relativos á edificación escolar en las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba, que son muy semejantes al que se ha sancionado.

—Apoyado.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Con gran sentimiento debo llamar la atención de la cámara sobre este procedimiento que es evidentemente muy cómodo para dejar sin efecto resoluciones anteriores, haciendo moción para tratar sobre tablas los asuntos. Votaré con el señor diputado por Salta siempre que modifique su moción en el sentido de que los asuntos á que se refiere, sean tratados en el orden de las preferencias ya votadas; pero de ninguna manera votaré la moción de que se traten sobre tablas.

Sr. Guasch Leguizamón — Esos despachos no van á tomar mucho tiempo á la cámara. El informe será mucho breve y son asuntos conocidos de todo el mundo; insisto pues en que sean sancionados sobre tablas.

—Se vota la moción del señor diputado Guasch Leguizamón, y resulta afirmativa.

21

EDIFICACIÓN ESCOLAR

SUBSIDIOS Á VARIAS PROVINCIAS

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de instrucción pública ha estudiado los proyectos de ley presentados por varios señores diputados, acordando subsidios para edificación escolar á las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Santiago del Estero; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Camara de diputados, etc.

Artículo 1º Acuérdase á las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Santiago del Estero como subsidios extraordinarios de edificación escolar, hasta las cantidades de 300.000 pesos, 200.000 pesos, 150.000 y 200.000 pesos respectivamente.

Art. 2º Los expresados subsidios serán entregados por el Poder ejecutivo al Consejo nacional de educación, quien deberá ponerlos á disposición de las autoridades provinciales que corresponda para el pago de los edi-

ficios construídos, en construcción y á construirse según planos y presupuestos que sean aprobados por dicho consejo, y en la proporción fijada por el artículo 9º de la ley 2737 de 1º de octubre de 1890 (ley de subvenciones nacionales).

Art. 3º Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se harán de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 4º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 12 de 1908.

A. Carbó,—J. M. Alvarez,—Ponciano Vivanco—Pastor Lacasa—Lucas Ayarragaray.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

Voy á satisfacer los deseos de los señores diputados, siendo sumamente breve en el informe.

Este despacho tiene como antecedentes leyes que han sancionado las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Santiago del Estero, destinando alguna de ellas más de un millón de pesos para edificación escolar.

Los fondos votados han sido invertidos en una gran parte, lo que ha sido perfectamente controlado por la comisión, y por mí cuando desempeñaba la presidencia del consejo nacional de educación, porque allí tuvieron que ir los planos y presupuestos.

Por esta razón, cree la comisión que el Congreso está obligado á contribuir en la forma que establece la ley número 2737 de 15 de octubre de 1890, que fija la proporción en que la nación debe contribuir á los gastos de edificación escolar.

A la provincia de Córdoba se le acuerda, por el artículo 1º del proyecto, hasta la cantidad de 300,000 pesos, lo que presupone un gasto de 900 000 por parte de la provincia, y lo mismo respecto de las demás.

Con esto se darán cuenta los señores diputados de que este proyecto tiende á cumplir la ley nacional citada al final de su artículo segundo.

Sr. Terán—Pido la palabra.

Voy á acompañar con mi voto el despacho de la comisión, pero deseo hacer presente que no procede este modo de dictar estas leyes, especializándose con determinadas provincias.

La ley general, que ha sido citada por el señor miembro informante, establece la proporción en que debe contribuir la nación á la edificación escolar.

Sr. Guasch Leguizamón—Y á Tucumán le hemos dado seiscientos mil pesos fuera de la ley.

Sr. Terán—No voy á particularizarme con la provincia de Tucumán, pero tengo este dato: que dentro de la proporción que le corresponde á Tucumán, tendría el derecho de exigir por lo menos trescientos mil pesos.

Por consiguiente voy á rechazar el cargo en el sentido que lo formula el señor diputado.

Por nuestra parte, dado que todo esto está sometido á preceptos especiales de la ley citada, no se necesita sino votar una ampliación respecto de los fondos para que el Poder ejecutivo se encuentre en la obligación de dar á cada una de las provincias la cantidad que proporcionalmente le corresponda.

Sr. Guasch Leguizamón — Está equivocado el señor diputado; no es así como cree.

Sr. Terán—Voy á esperar que el señor diputado me lo demuestre.

Sr. Guasch Leguizamón — Con mucho gusto, si me concede el tiempo necesario.

Sr. Terán—Ya en el año anterior pasó una cosa análoga. Sancionado un proyecto en esta misma forma por la Cámara de diputados, pasó al Senado; y allí, por moción hecha por el señor senador Mantilla, se estableció la partida en globo para contribuir á la edificación escolar en la proporción que corresponde.

Quiero solo dejar constancia del riesgo que con toda seguridad va á correr el proyecto en la forma que se presenta, atribuyendo determinados subsidios á ciertas provincias, en vez de destinar los fondos para que sean distribuidos entre las provincias en la proporción que corresponda.

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

El señor diputado por Tucumán padece de un error. Está confundiendo el subsidio que vota el Congreso para fomento de la instrucción pública con estas leyes por las cuales las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Santiago del Estero hacen gastos excepcionales de edificación escolar.

Toda provincia que se ponga en estas condiciones puede venir á solicitar este subsidio y no habrá inconveniente en acordarlo ni por parte de la comisión ni de la cámara.

Sr. Terán—Ese es el caso.

Sr. Vivanco—No es el caso.

Porque no es del presupuesto ordinario de las provincias de lo que se trata aquí.

Esto se refiere á una ley especial. Respecto del presupuesto de las provincias, la ley nacional no puede dar sino lo que el Congreso vota año por año. Dice: contribuirá la nación al fomento de la instrucción primaria en tal provincia y en tal forma: tánto para la provincia de Buenos Aires, tánto para Córdoba, tánto para Entre Ríos, para Santiago, etc.; á algunas se les da la tercera parte, á algunas la mitad y á otras las tres cuartas partes de las sumas que invierten en la educación primaria.

Pero esta misma ley, poniéndose en el caso seguro de que los fondos no alcancen para cumplirla, dice: Cuando la suma votada por el Congreso haya sido invertida en la forma que esa ley establece y no queden más recursos disponibles, las provincias que no hubieran cobrado no tendrán ningún derecho á hacerlo más adelante.

Y se comprende. La misma ley daba hasta el 10 % de la suma votada para que ella pudiera ser ocupada por cualquier provincia, y es natural, las provincias más ricas podían absorber toda la suma, y como no se podían hacer catorce partes cuando las divisiones se hacen por décimas, era seguro que las provincias más pobres quedaran en condiciones de no poder cobrar. Esto se ha impedido dando catorce avas partes.

Pero este es el fomento ordinario y común en razón de los gastos permanentes que tienen las provincias para la instrucción, y no de los gastos extraordinarios como es éste. Probablemente el señor diputado por Salta, cuando observaba al señor diputado por Tucumán que se habían dado seiscientos mil pesos á esa provincia, ha hecho referencia á una ley especial dictada por el Congreso, haciendo una compensación entre lo que adeudaba Tucumán por servicios nacionales, obras de salubridad, con lo que cobraba como subsidio atrasado para edificación escolar. Se dió esa ley y quedaron á mano.

Como se ve, fué un caso extraordinario, como es éste.

Y digo quedaron á mano con cierta impropiedad, porque la nación fué generosa con aquella provincia, pues según los términos de la ley, cuando la suma se ha empleado en los mismos usos que ella determina, no se debe ni un centavo á ninguna provincia, y ninguna provincia puede constituirse en acreedora de la nación cuando la nación da espontáneamente. ¡Sería curioso que quien recibe un beneficio se convirtiera en acreedor!

Estas son las razones que militan á favor de este despacho. Como decía al señor diputado, no es el caso general de la ley. Estas provincias han invertido...

Sr. Terán—Está equivocado el señor diputado, y está hablando fuera de la cuestión.

Sr. Vivanco— ...sumas importantes en edificios escolares, y por eso se dirigen al Congreso pidiendo una ley especial para contribuir á costearlos. A toda provincia que haga lo mismo, se le acordará igual subsidio. Pero las que no han hecho este sacrificio especial, no pueden pretender, con equidad y justicia que las involucremos aquí. Yo no digo que no se les dé, y si lo piden he de votar en su favor; pero no es correcto incorporarlas en un proyecto cuyas bases y antecedentes no son los mismos.

Sr. Terán—Pido la palabra.

No he tenido la suerte de hacerme comprender del señor diputado...

Sr. Vivanco—Es probable, señor diputado.

Sr. Terán—...porque dentro de la exposición que ha presentado, se nota de una manera bien clara el error en que ha incurrido.

Yo no he hablado para nada de la ley que se refiere á la subvención á la instrucción primaria: he hablado de la ley de edificación escolar á que también se refirió el señor diputado cuando manifestó que cada vez que se justifica la construcción de edificios escolares por parte de las provincias, con sus recursos propios y dentro de cierta suma, la nación contribuye con una parte de ella.

Sr. Guasch Leguizamón — No existe tal ley.

Sr. Terán—¿Y cuál es la proporción con que se contribuye aquí? ¿A qué plan responde?

Sr. Vivanco—Es la ley de fomento.

Sr. Terán—Yo no sé el nombre que tiene esa ley; pero recuerdo que al informar se ha dicho que se han presentado por las respectivas provincias las leyes que autorizan gastos dentro de

una suma determinada y que en virtud de ellas la comisión ha formulado su despacho acordando á unas 200 000 pesos, á otras 250.000, etc., según la pro porción y la cantidad...

Sr. Vivanco—En proporción menor de lo que la ley de fomento autoriza.

Sr. Terán—No discuto que sea menor ó mayor.

Digo entonces que como todas las provincias se encuentran en la misma situación, porque todas han hecho los mismos edificios escolares, quiero dejar constancia de mi voto á favor del despacho sin pretender incluir en él á la provincia de Tucumán ni á ninguna otra, y sólo sí hacer la observación que estas cosas deben ser objeto de estudios que comprendan á todas las provincias, porque todas ellas destinan sumas en su presupuesto para la edificación escolar.

Sr. Vivanco—Hemos puesto en el despacho á las provincias que lo han solicitado por medio de sus representantes.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Creo que la conclusión á que llega el señor diputado por Tucumán pone las cosas bien en claro.

Es una aspiración que se viene manifestando desde hace mucho tiempo, no sólo dentro del Congreso sino fuera de él, de que se reforme la ley general de subsidios para la instrucción primaria...

Sr. Vivanco—Así, sí.

Sr. Carbó—... ya sea para el fomento de las escuelas en sí mismas, ó para la edificación escolar.

Como no se ha hecho esa reforma general, dentro de la que se podrían amparar las provincias cuando dictaran su ley especial, con fondos también especiales para la edificación escolar, hay la necesidad de que se presenten estos proyectos; y así este despacho de la comisión responde, no á un sólo proyecto, sino á varios presentados desde las sesiones del año pasado, uno por los señores diputados por Entre Ríos, otro por los señores diputados por Santa Fe fundado por el señor diputado Vocos Giménez, otro por los de Córdoba fundado por el doctor Alvarez. Estos diversos proyectos han respondido á necesidades que se han sentido en esas provincias, al mismo tiempo que se dictaban en ellas leyes especiales, destinándose cantidades muy respetables para la edificación escolar.

Si las provincias se hubieran limitado á pedir al consejo nacional la parte de subsidio que les corresponde por la ley de subvenciones vigente, que tiene que limitarse á la partida que anualmente se fije en el presupuesto, el resultado sería completamente irrisorio, porque hay una reglamentación de esa ley que establece que de los 145 ó 150.000 pesos anuales que corresponden como máximun á cada provincia como subsidio de la nación para la instrucción primaria, sólo el 15 por ciento puede ser destinado á edificación escolar; y como el señor diputado ve, la suma quedaría reducida á una miseria.

Es claro que uno de los remedios sería aumentar la partida en el presupuesto y en vez de poner uno ó dos millones, votar cinco ó seis; pero ¿cómo se distribuiría el subsidio en las provincias? Si la distribución se hiciera de acuerdo con la ley especial se puede afirmar, señor presidente, que sería absorbida por tres ó cuatro provincias, porque hay una porción de ellas que por más esfuerzos que hagan no pueden destinar de sus rentas propias una cantidad apreciable para la edificación escolar. Y tan cierto es esto, que ha habido necesidad de acudir á la llamada ley Láinez para ir á hacer edificios en las provincias, y que ha sido necesario un proyecto como el presentado por el señor diputado Guasch Leguizamón, que acabamos de votar, en que se manda que el gobierno de la nación haga edificios escolares en las provincias, pagados íntegramente por la nación.

Mientras que esto significa, y por esto hice mi referencia á la ley general, que estos subsidios no se entregarán á las provincias sino en tanto que ellas demuestren haber invertido en los edificios en construcción una cantidad proporcionada á la que la ley acuerda.

Supongamos el caso de Entre Ríos. Si se le han de entregar los 150.000 pesos que destina este proyecto de ley, será cuando Entre Ríos haya invertido dos veces 150.000 pesos. Esa provincia tiene por esta ley un tercio; de manera que tendría que emplear 300 000 pesos de sus propios recursos para tener derecho á recibir 150.000 En la misma proporción están Córdoba y Santa Fe. De suerte que esto representa un esfuerzo poderoso, para cada una de estas provincias, y así ha sido demostrado en los discursos en que cada uno de los

diputados ha fundado los proyectos, discursos que siento no tener á la mano, porque hay en ellos datos interesantísimos con los cuales se demuestra que cada una de estas provincias ha invertido sumas de importancia de sus propias rentas en la edificación escolar en el año pasado y lo que han de invertir en lo que falta de éste.

Entonces, este subsidio va á contribuir á ayudarlas. No es una cosa que pueda alarmar al señor diputado por Tucumán..

Sr. Terán—Al contrario; es buscando el éxito del proyecto que he hecho la observación.

Sr. Carbó—Me alegro mucho que ese sea el espíritu del señor diputado; pero no debe alarmarse aunque lo hiciéramos doble ó triple, porque es una cosa de que tenemos que convencernos, señor presidente, que en el estado actual de nuestra sociedad, cuando queremos afirmar sobre las bases democráticas el gobierno y representación del pueblo, es un absurdo pensar llegar á un gobierno regular, moral y equilibrado, si esa democracia no se educa respondiendo á las aspiraciones del momento.

Es por esa razón que se ha observado un movimiento creciente en los gastos de la educación. Si tomamos las naciones europeas, una de las más viejas, Inglaterra, por ejemplo, observamos el mismo fenómeno, y vemos que si en 1830 apenas destinaba 20.000 libras en su presupuesto para instrucción primaria, tiene en la actualidad 14.000 000 de libras solo como subsidios, sin contar los 18 ó 20 000 000 que por sí solos gastan los condados y Gales.

¿Por qué? porque ha oído la voz de sus grandes estadistas que le han dicho que desde el momento que la evolución democrática se ha hecho en aquel año, ha sido necesario educar las masas democráticas, porque la educación común bien difundida, es un aliado indispensable de la democracia.

Entonces, es necesario y explicable que los gastos crezcan. Este fenómeno observado por los políticos ingleses y estudiado por los políticos y economistas franceses, es hoy un lugar común.

Nos asustamos todos los años de que á pesar de lo mucho que se gasta no progresamos suficientemente en materia de instrucción pública, especialmente en la comun y elemental; y tenemos que darnos cuenta de que la escuela es cada vez más cara, porque cada vez son mayores las aspiraciones de las masas populares.

Nadie quiere contentarse ya con lo que llamábamos antes la escuela primaria: leer, escribir y contar; cada uno aspira á algo más; y eso la hace más cara, á parte de que la carestía de la vida va haciéndose cada vez mayor. El presupuesto de cada una de las provincias tiene entonces que aumentar paralelamente á esos aumentos y al costo de los terrenos, de las casas, de las edificios, etc.; y como los recursos no pueden crecer en igual proporción, tienen que pedir á la nación esos subsidios y la nación tiene el deber de acordárselos, porque está obligada á ello, no solamente porque existe un precepto en la Constitución que la obliga á ésta ayuda, sino porque además es una de sus misiones primordiales cuidar de la instrucción pública, porque está en el interés público, en el egoismo de las ideas de gobierno, conservar una buena democracia.

Y además existe otra consideración que siempre deben recordar los señores diputados: las provincias no pueden aumentar las tasas de sus impuestos y han tenido que ceder á la nación recursos que les son propios, que son municipales ó provinciales, y que la nación percibe en forma de impuestos internos por valor de muchos millones de pesos.

Me parece entonces muy corriente que venga la diputación á pedir á la nación que preste auxilio á esas provincias, que haciendo un verdadero sacrificio, han invertido ingentes sumas de dinero en el fomento de la educación primaria, teniendo en cuenta naturalmente que lo de ingentes sumas es relativo.

La comisión ha encontrado justificados estos proyectos; sabe que están construyéndose algunos edificios, que otros han sido sacados á licitación con intervención, de acuerdo con la ley general de la materia, del consejo nacional y del ministerio de obras públicas, y entonces no ha encontrado inconveniente en despacharlos.

Yo no sé cuál será la suerte de su despacho; de todas maneras, la comisión cumple con el deber de decir á la cámara que son justos los proyectos y que ella debe prestarles su sanción. (*¡Muy bien! ¡muy bien!*)

Sr. Terán—Pido la palabra.

Para una simple rectificación.

Sr. Presidente—Siendo para una rectificación, puede hacer uso de ella.

Sr. Terán—Se podría pensar, por los términos del discurso del señor diputado, que yo me he opuesto á votar sumas determinadas para edificación escolar y para fomento de la instrucción primaria en toda la república, desde el momento que me presentaba como alarmado por el importe de las sumas. No hay tal; he procurado, precisamente, garantir el éxito del despacho, buscando una fórmula en que, si fuese posible, se favoreciera á las provincias, á fin de tener en el Senado una sanción segura, pues ya tenemos antecedentes del año pasado en que ha fracasado la misma tentativa, debido al fraccionamiento.

Esta declaración y esta rectificación tienen por objeto decir que voto gustoso esa suma como votaría una mayor, porque nadie puede ignorar en esta cámara lo que puede importar invertir aunque sea enormes sumas de dinero en la educación, para la democracia de los pueblos y el afianzamiento de los gobiernos sobre la base sólida de la educación común.

Dejo así salvada mi opinión.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el despacho y se aprueba en general y en particular.

22

EDIFICACIÓN ESCOLAR

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado J. M. Vega sobre edificación escolar en la provincia de Buenos Aires, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 15 de 1908.

A. Carbó—Pastor Lacasa—Ponciano Vivanco—Lucas Ayarragaray—J. M. Alvarez.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Desde la promulgación de la presente, el Poder ejecutivo de la nación entregará á la dirección general de escuelas de la provincia de Buenos Aires, en cinco anualidades sucesivas, la suma de quinientos mil pesos moneda nacional por año, especialmente destinada á la construcción de edificios para escuelas públicas.

Art. 2.° El cincuenta por ciento de dicha suma deberá ser invertida en la construcción de escuelas rurales y el resto en escuelas urbanas y suburbanas.

Art. 3.° La provincia de Buenos Aires, devolverá las sumas á que se refiere el artículo primero por anualidades sucesivas, después de un año de percibida la última cuota, y en la cantidad y forma que determine el Poder ejecutivo de la nación.

Art. 4.° La provincia abonará el interés del 3 por ciento anual sobre las sumas percibidas, si el Poder ejecutivo de la nación así lo resolviere, el que se hará efectivo en las fechas de la restitución del préstamo.

Art. 5.° La dirección general de escuelas por intermedio del Poder ejecutivo de la provincia remitirá al ministerio de instrucción pública el 31 de diciembre de cada año, un estado demostrativo de la ubicación, clase y valor de las obras costeadas con las sumas expresadas.

Art. 6°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

J. M. Vega.

Sr. Presidente — Está en discusión.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Este asunto, señor presidente, se aparta de los demás, tiene una diferencia fundamental: no es en realidad un subsidio que se acuerda á la provincia de Buenos Aires: es un préstamo que se le hace.

Acaso el carácter mismo de préstamo que tiene, de anticipo que la provincia debe devolver, nos ha hecho vacilar algo si debíamos ó no despacharlo en esa forma. Pero hemos creído que el interés que inspira el proyecto y las necesidades que debe satisfacer en la provincia de Buenos Aires, debían primar sobre esos escrúpulos, y por esta razón la comisión se decidió á abordar su estudio.

En este proyecto se dispone que la nación entregará á la dirección de escuelas de la provincia de Buenos Aires quinientos mil pesos por año durante cinco años, destinados exclusivamente á la edificación escolar, el 50 % para edificios urbanos y el otro 50 % para edificios extraurbanos y rurales. Estas sumas deberán ser devueltas al gobierno nacional después de transcurrido un año de la última entrega.

Este es en general el proyecto. Res-

ponde á necesidades muy sentidas en la provincia de Buenos Aires que expresó con mucha elocuencia el señor diputado Vega al presentar el proyecto. Casi no necesitaría más para fundar el despacho de la comisión; pero deseo hacer otras consideraciones á que me lleva el estudio detenido que he hecho del proyecto.

Es sabido cuál es la riqueza de la provincia de Buenos Aires, y podrá sorprender, sobre todo cuando se piensa en el monto á que llega su presupuesto, que aquella provincia necesite el concurso de la nación para edificación escolar.

Ha sucedido que la atención de los hombres que han estado al frente de la instrucción pública se ha limitado al perfeccionamiento didáctico, sin fijarse en algo que debía sorprendernos, como los ha sorprendido en el año 1905: el crecimiento asombroso de la población rural de la provincia de Buenos Aires y el numeroso nacer de pueblos en ella.

Todo esto tenía que traer naturalmente escuelas más caras y un desplazamiento casi general de las mismas. En estas cosas se ha debido invertir grandes cantidades de dinero.

La población escolar ha exigido muchas veces que se le facilitara la asistencia, como lo prueba el hecho de que en 1905 se encontró el gobierno de la provincia con que el cincuenta por ciento de los niños en edad escolar, no asistían á ninguna escuela. Esto, como es natural, lo alarmó, y propuso á las cámaras la reforma de la ley de instrucción primaria, y al mismo tiempo, la edificación de mil casas escolares, convencido de que necesitaba multiplicar las escuelas, darles una ubicación mejor, en fin, proveer á este renglón de lo que se llama la edificación escolar.

Al presentar este proyecto el Poder ejecutivo en 1906, manifestó cuál era el estado de la educación y que esperaba que, disminuyendo el número de años de la obligación escolar, es decir, disminuyendo la edad escolar por una parte; reduciendo, por otra, el programa de los estudios referentes á la enseñanza obligatoria, podría conseguirse un aumento muy grande de niños en las escuelas. No se puede asegurar todavía que se haya conseguido ese resultado; pero que alguno debe esperarse, es evidente.

Pero, al mismo tiempo ha surgido otro hecho, que ha venido á hacer fracasar en parte el plan, y es éste: que ha tenido que duplicarse casi el número de maestros para poder atender las escuelas que se formaban, para poder atender á los niños durante las horas de la tarde, etc. El hecho es que habiendo tenido un gasto como de cincuenta, por ejemplo, hace unos cuantos años, en sueldos de maestros, al presente tiene uno como de cien, y el margen que en el presupuesto escolar se esperaba que dejaran las rentas, con destino á la ampliación y edificación escolar, ha desaparecido por completo.

Entonces, á esto no puede suplir tampoco la ley especial de educación.

Por aquella ley á que hizo referencia también el mensaje del Poder ejecutivo en 1906, se autorizaba el gasto de diez millones de pesos en la edificación escolar. Esos diez millones se formaban: calculando dos y medio millones de pesos, ó algo más, me parece, á recibir del Consejo nacional de educación, de los que seiscientos y tantos mil eran de subsidios atrasados que no había cobrado la provincia, y el resto provenía de la cuenta del impuesto á las sucesiones; otro de los renglones que tenía esta ley era el excedente del fondo permanente, que alcanzaba á novecientos y tantos mil pesos; dos millones y medio se calculaba sacar de lo que se llama el artículo 18 de ley de presupuesto de Buenos Aires; y lo demás, hasta formar los diez millones, debía ser cubierto por bonos de edificación.

En cumplimiento de la ley, dice el mensaje de 1906, el Poder ejecutivo de la provincia sacó á licitación la construcción de cuatrocientos edificios escolares, anunciando que muy en breve podría sacar á licitación los otros seiscientos.

Estas bellas esperanzas no han podido ser realizadas; y según los últimos mensajes de aquel gobierno, apenas si alcanzarán á doscientos (creo que ni llegaron á esa cifra) los edificios que han podido construirse. ¿Por qué? Porque aquella ley de los diez millones no ha podido producir sino 2.900.000 pesos hasta la fecha, y esa suma, digamos 3.000.000, ha sido invertida ya en la edificación escolar.

De las cantidades que pensaba recibir del consejo nacional no ha recibido sino la que el Congreso de la nación estableció: seiscientos y tantos mil pesos. La otra cantidad, un millón trescientos ó cuatrocientos mil pesos, está

subordinada á la realización del empréstito municipal que el Congreso autorizó á la municipalidad de la Capital y que importa cinco millones de pesos en títulos, que deben ser entregados por la municipalidad al consejo nacional, en pago de su deuda, y con esos recursos el consejo nacional abonará lo que corresponda á la provincia de Buenos Aires.

De la suma de dos millones y medio que por distintos conceptos constituyen la renta escolar de la provincia, solo se ha podido disponer de la cantidad de cuatrocientos mil pesos, sin que pueda esa suma aumentarse en un peso más, porque las rentas del artículo 18 están afectadas al cumplimiento de compromisos anteriores que importan más de veinte millones de pesos.

Tampoco la provincia de Buenos Aires aumenta los impuestos. La contribución directa se ha doblado en su rendimiento de unos años á esta parte, y no sería prudente, político, ni administrativo pensar en elevar la tasa de la contribución territorial. Es muy posible que dentro de cuatro ó cinco años, cuando se haga una nueva valuación, el producido de este impuesto dé mucho más; entonces habrá llegado la oportunidad de que la provincia de Buenos Aires pueda devolver el subsidio. Lo mismo puede decirse de la subvención municipal que importa un millón quinientos mil pesos, con que las municipalidades contribuyen á la edificación. Tampoco es posible aumentarla.

En estas condiciones, la dirección general de escuelas, se encuentra con que no puede hacer ni un solo edificio. No tiene más que mil y tantos pesos en caja, referentes á la ley de diez millones. Los bonos de la edificación escolar no pueden ser emitidos; la situación del mercado no lo permite; pasa con ellos algo peor que lo que pasa con los títulos de la nación.

La provincia ha tenido en estos últimos tiempos que resolver problemas muy graves, que la obligan á distraer gran parte de su renta en los servicios de la deuda externa y en las obligaciones creadas por la liquidación del Banco hipotecario.

Estas cuestiones que se han producido posteriormente á la aplicación de la ley escolar, son las que han traído esta situación.

Entonces, la comisión, dándose cuenta de este estado y considerando que, en realidad, la provincia de Buenos Aires debe aumentar la concurrencia de los niños á las escuelas, porque á pesar de tener inscriptos ciento veinte ó ciento treinta mil niños, la asistencia media no acusa arriba de sesenta ú ochenta mil, teniendo en cuenta todo esto, creemos que no hay sacrificio que no deba hacerse para llevar á esta provincia al rango que le corresponde en materia tan importante.

Por esto, la comisión ha creído que debía aconsejar á la cámara la aceptación de este proyecto.

Estas son las razones, señor presidente, que la comisión ha tenido para formular este despacho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!).*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota en general el proyecto en discusión y es aprobado.

—En la discusión en particular, se aprueban los artículos 1°, 2° y 3°.

—En discusión el artículo 4°.

Sr. Castex—Pido la palabra.

Yo pediría la supresión de este artículo 4°, porque estos préstamos á las provincias, con intereses, son completamente inusitados. Creo que sería la primera vez que se haría un préstamo con interés. No sé si la comisión pensará que sea esta condición completamente necesaria.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

En el seno de la comisión se habló precisamente de la supresión de este artículo, en atención á la misma consideración que aduce el señor diputado por Buenos Aires, y no tendría la comisión inconveniente alguno en que este artículo se suprimiera.

Sin embargo, haré presente que, al conversar sobre el asunto con el señor diputado autor del proyecto, éste me repitió una consideración que ya había hecho al fundarlo.

Podría suceder, me dijo, que el gobierno de la nación, no teniendo de sus rentas generales cómo servir este préstamo á la provincia, tuviera que hacer uso del crédito en el Banco de la Nación, en la forma que acostumbra á hacerlo; en cuyo caso el gobierno pagaría interés al banco. En tal caso, agregaba el señor diputado, sería muy justo que la provincia de Buenos Aires le devol-

viera ese interés al gobierno de la nación.

Por eso se ha puesto: «si el Poder ejecutivo así lo determina». Creo que está así, pero, como he dicho, la comisión, por su parte, no tendría inconveniente en acceder á la propuesta.

Sr. Castex—Desde que se trata de una disposición que es facultativa, retiro la indicación.

Sr. Presidente — Retirada la indicación, queda aprobado el artículo en discusión.

—Se aprueba así mismo el resto del proyecto.

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Se ha votado unánimemente este proyecto, y es de justicia, después de haber oído el brillante discurso con que fué fundado, que se haga constar que ha sido aprobado por unanimidad.

Sr. Presidente— Habiendo asentimiento, así se hará.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

23

SUBSIDIO

EDUCACIÓN INDUSTRIAL

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Hay una moción para tratar el proyecto acordando un subsidio á la sociedad de educación industrial, cuyo informe está á cargo del señor diputado Zoilo Cantón.

Sr. Presidente—¿En el orden de las preferencias?

Sr. Lacasa—Se trata de un asunto de instrucción pública, y como nos estamos ocupando de los asuntos de esta naturaleza, sería bueno tratarlo, para terminar con ellos.

Sr. Presidente—Perfectamente.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la sanción del proyecto de ley presentado por el señor diputado doctor Pastor Lacasa, disponiendo la entrega de la suma de cuarenta mil pesos á la sociedad de educación industrial, para la terminación de los edificios de sus escuelas y pago de útiles para su funcionamiento.

Sala de la comisión, septiembre 9 de 1908.

M. M. Padilla.—Z. Cantón.—Julián V. Pera.—Sabá Z. Hernández.—E. Revilla.—G. del Barco.—Aureliano Gigena.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° El Poder ejecutivo hará entrega á la sociedad de educación industrial de la suma de 40.000 pesos, destinada al pago de la terminación de los edificios de sus escuelas y útiles para su funcionamiento.

Art. 2.° Los gastos que demande el cumplimiento de esta ley se imputarán á la misma y se harán de rentas generales.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Pastor Lacasa.

Julio 31 de 1908.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

La sociedad de educación industrial se apersonó al señor diputado doctor Lacasa, solicitando la cooperación del tesoro público para completar una obra de iniciativa particular seria, que impone respeto, es digna de estímulo y obliga la cooperación de los poderes públicos.

La sociedad de educación industrial, por iniciativa privada, como he dicho, ha conseguido instalar en Flores uno de los establecimientos más importantes para la educación práctica de la juventud. Han desembolsado alrededor de quinientos mil pesos en diversos edificios donde funcionan estas escuelas: una escuela de aprendices mecánicos para niños pobres, una escuela de electricistas, una escuela de chauffeurs y una escuela de dibujo para adultos que concurren de noche. Pasa de setecientos el número de alumnos que reciben instrucción práctica y que tantos beneficios presta á la clase obrera.

Esto, como he dicho, ha impresionado á la comisión de presupuesto, que se ha encontrado con una institución seria que reclama el estímulo de los poderes públicos.

Por estas consideraciones la comisión aconseja la sanción del proyecto en discusión. *(¡Muy bien! muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

24

MOCIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES
ASUNTOS CON SANCIÓN DEL SENADO

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Voy á hacer indicación para que la honorable cámara fije la sesión del viernes próximo á objeto de tratar un asunto de verdadero interés público relativo al régimen de los ferrocarriles de propiedad del estado y creación de la dirección general de ferrocarriles, en la inteligencia de si la cámara así lo acordase, debe ser citado especialmente el señor ministro de obras públicas. Este representante del Poder ejecutivo, en otra sesión, tuvo ocasión de encarecer á la honorable cámara la importancia, la gravedad y la urgencia de esta materia para el buen gobierno de esos ferrocarriles, y la cámara resolvió tratarla en el orden de las preferencias ya votadas. Pero acontece que el ministro de obras públicas concurre á antesalas; y con las preferencias y mociones para tratar asuntos sobre tablas que se han votado con posterioridad no llega la oportunidad de despachar este asunto.

Como se trata de un proyecto que tiene ya sanción del honorable Senado, que puede por lo tanto convertirse fácilmente en ley, y que, en caso de ser modificado por la cámara sería conveniente que volviera al Senado con tiempo suficiente para ser tratado en los pocos días de sesiones ordinarias que quedan, hago moción, fundado en altos intereses públicos, para que se señale la sesión del viernes próximo con el objeto de tratar este asunto, invitando al señor ministro de obras públicas.

—Apoyado.

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Voy á hacer una ampliación á la moción formulada por el señor diputado por Tucumán. El se ha referido á ese asunto y ha dicho que tiene sanción del Senado.

Efectivamente es así, y como hay muchísimos asuntos, algunos de los cuales están comprendidos en las mociones de preferencias votadas y que tienen sanción también del Senado, voy á ampliar la moción del señor diputado para que se comience en la sesión del lunes con el asunto indicado por él y que se siga con todos los asuntos que están en revisión ante la honorable cámara.

Sr. Crouzeilles—¿Y cómo quedan las mociones de preferencia?

Sr. Vocos Giménez—Se tratarán de aquí al lunes.

Sr. López Mañán—Bien entendido, señor presidente, que debe darse aviso al señor ministro de obras públicas de que en la sesión del lunes se va á tratar el asunto de la dirección de ferrocarriles.

Sr. Candioti—Yo me pongo en el caso de que para la sesión del lunes no se concluya de sancionar los asuntos que tengan moción de preferencia. ¿Qué haríamos entonces? ¿Suspenderíamos los asuntos pendientes para entrar á ocuparnos de éste?

Creo que conciliaríamos todo, indicando para tratar este asunto la sesión del lunes ó la inmediata siguiente, después de tratar los que tienen moción de preferencia.

Sr. López Mañán—El objeto principal de mi moción, es que el asunto se trate con tiempo suficiente para que el proyecto se convierta en ley; y también evitar la concurrencia inútil del representante del Poder ejecutivo á todas las sesiones, para lo que es necesario fijarle un día determinado.

Sr. Crouzeilles—Yo preguntaba, señor presidente, en qué situación quedarían las mociones de preferencia ya sancionadas.

El señor diputado por Santa Fe, ha olvidado que en la moción formulada por el señor diputado por Tucumán está comprendido, además de la administración de los ferrocarriles, lo relativo al arrendamiento del Andino, lo que urge al Poder ejecutivo, y á consecuencia de la sanción que esta cámara dió sobre los ramales del Central Argentino, yo hice moción, que fué aprobada, para que después de tratar estos asuntos se consideraran las concesiones análogas.

De manera que de aceptarse la ampliación de mi distinguido colega, el señor diputado por Santa Fe, vendrá á quedar postergada la consideración de estos asuntos, y por eso es que me opongo.

Sr. Vocos Giménez—Mi propósito

es concluir con todos aquellos asuntos que tienen sanción del Senado.

Hay asuntos que se han iniciado hace tres años, que han sido sancionados, remitidos al Senado y que se encuentran nuevamente en esta cámara, con modificaciones.

Para terminar de una vez con estos asuntos, es que he hecho moción de preferencia dentro de las ya acordadas, suponiendo que siempre habrá tiempo para continuar y concluir con todos los que tienen mociones de preferencia.

Sr. Crouzeilles—Si la moción fuera en el orden de las preferencias, yo la aceptaria.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado por Tucumán, con la modificación propuesta por el diputado por Santa Fe.

Sr. Crouzeilles—Es una moción de reconsideración.

Sr. Presidente—En las mociones de orden no hay reconsideración.

Sr. Ruiz Moreno—Pido la palabra.

Es bueno aclarar bien este asunto para que no nos volvamos á encontrar después en el caso de perder tiempo discutiendo el orden de consideración de los asuntos.

La moción del señor diputado Vocos Giménez importaría involucrar en ella todos los asuntos venidos en revisión del honorable Senado, aún aquéllos que no tengan mayor importancia; ¿y por qué vamos á dar preferencia á esos asuntos sobre otros que, aunque sin sanción del Senado, sean más importantes?

Sr. Presidente—Eso es lo que va á resolver la cámara.

Sr. Ruiz Moreno—Yo le pediría al señor diputado que no insista en su moción en la amplitud con que la ha formulado.

Sr. Vocos Giménez—Me refiero solamente á los asuntos de obras públicas y no á los de otro carácter.

Sr. Ruiz Moreno—Perfectamente.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado por Tucumán con la modificación propuesta por el señor diputado por Santa Fe, esto es: que se designe la sesión del lunes para tratar el asunto relativo á la dirección de ferrocarriles, y continuar después con las de obras públicas que tengan sanción del Senado.

Sr. Fonrouge—Debe ser en el orden de las preferencias establecidas, porque hay un despacho de la comisión de negocios constitucionales que tiene preferencia, y del que no se ha dado cuenta aún.

Sr. Crouzeilles—Pido que se vote por partes, primero la moción del señor diputado por Tucumán, y después la modificación del señor diputado por Santa Fe.

—Se vota por partes la moción, y es aprobada.

25

SESIONES DIARIAS

Sr. Gigena—Pido la palabra.

Voy á hacer una indicación que me sugiere la práctica que tengo del parlamento.

Todas las mociones para celebrar sesiones diarias dan por resultado que no se celebre sesión ni los días ordinarios fijados por la cámara ni los días intermedios.

Hago moción entonces para que se deje sin efecto la resolución de sesiones diarias.

—Suficientemente apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

Sr. Crouzeilles—Ahora podríamos volver á votar, otra vez, las sesiones públicas.

Sr. Vocos Giménez—Voy á hacer moción para que celebremos sesiones diarias desde el lunes de la semana próxima. (*Manifestaciones contrarias en las bancas*).

26

PUENTE CARRETERO

EN EL RÍO JURAMENTO

Sr. Secretario Ovando—La moción que hizo el señor diputado Alsina fué de tratar sobre tablas el proyecto á que se ha referido, como se ha comprobado mediante la versión taquigráfica. Por consiguiente, corresponde tratar el asunto á que ella se refiere.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por los señores diputados Alsina y Cornejo, sobre construcción de un puente carretero sobre el río Juramento en la provincia de Salta; y

por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 21 de 1908.

Emilio Mitre. — Marcial R. Candioti.—M. Van Gelderen.—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Destínase la suma de 90.000 pesos nacionales para la construcción de un puente carretero sobre el río Juramento, frente á la estación Lumbrera en la provincia de Salta.

Art. 2.° Para costear su construcción se aplicarán los fondos votados por la ley 4301 y lo que falte se abonará de rentas generales, con imputación á la presente ley.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Marco Alsina.—Abraham Cornejo.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

La comisión ha despachado favorablemente este proyecto en vista de los antecedentes que ha solicitado y obtenido del ministerio de obras públicas.

El río Juramento, frente á la estación Las Lumbreras, tiene una extensión próximamente de cien metros de ancho y sus continuas crecientes impiden completamente el tráfico.

El ministerio de obras públicas ya había hecho los estudios necesarios y cree que con la suma de noventa mil pesos podrían ejecutarse las obras proyectadas. La ley 4301, había ya asignado la suma de cuarenta y cinco mil pesos, de modo que la comisión aconseja que la otra parte de la suma que falta, es decir la mitad, sea tomada de rentas generales.

Con estos antecedentes dejo fundado el despacho.

Sr. Presidente—Se va á votar el despacho en discusión.

—Se aprueba en general y en particular sin observación.

27

MOCIÓN

CAMINO Y FERROCARRIL

Sr. Gigena—Pido la palabra.

Voy á hacer moción para que se trate inmediatamente el asunto que sigue y el 175, referente á obras públicas en San Juan. Es un asunto que no va á ocupar ni cinco minutos.

—Apoyado.

Varios señores diputados —¡Nó, Nó!

—Se vota y aprueba esta moción.

28

CAMINO CARRETERO

DE SAN JUAN Á CALINGASTA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por los señores diputados Ortega y Moyano autorizando al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de siete mil pesos moneda nacional en el estudio completo de un camino carretero entre la ciudad de San Juan y la Villa de Calingasta; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción, substituyendo la suma de «7000 pesos moneda nacional» que figura en el artículo 1° por la de 7205 pesos.

Sala de la comisión, septiembre de 1908.

Emilio Mitre—Marcial R. Candioti—M. Van Gelderen—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir de rentas generales hasta siete mil pesos en el estudio completo de un camino carretero de la ciudad de San Juan á la Villa de Calingasta, con recomendación de que dicho estudio, y consiguientemente el proyecto de construcción, sean presentados por el Poder ejecutivo á la honorable cámara en las primeras sesiones ordinarias del año próximo venidero.

Art. 2° El gasto será imputado á esta ley.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Ramón Moyano.— Victorino Ortega.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Para demostrar la sencillez de estos asuntos, me bastará decir á la cámara que los dos que motivan la moción del señor diputado por San Juan pueden informarse de una sola vez.

El camino que actualmente comunica la ciudad de San Juan con Calingasta, está dividido en dos, el del Tontal y el de la Iglesia, ambos en estado imposible para comunicar la capital con uno

de los departamentos más importantes por su ganadería, su agricultura y sus minas.

Y va informado el primer asunto.

Paso al segundo. Actualmente han alcanzado hasta Tucunuco los estudios de la línea que va de San Juan á Jachal. Falta terminar los estudios de esa sección—35 kilómetros—entre Tucunuco y Jachal. Para esto se destina la partida correspondiente en el proyecto.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto.

29

FERROCARRIL

DE SAN JUAN Á JACHAL

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por los señores diputados Moyano y Ortega, sobre continuación de estudios de una línea férrea entre la ciudad de San Juan y el departamento de Jachal; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre de 1908.

Emilio Mitre.—Marcial R. Candioti—M. Van Gelderen.—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo procederá á continuar los estudios definitivos del ramal férreo que ligará á la ciudad de San Juan con el departamento de Jachal; y someterá á la aprobación del honorable Congreso los estudios y presupuestos definitivos en las primeras sesiones de 1909.

Art. 2° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la cantidad de veinticinco mil pesos moneda nacional en la realización de esos estudios.

Art. 3° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 4° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Ramón Moyano.—Victorino Ortega.

Sr. Carlés (M.)—Este asunto lo he informado con el anterior.

Sr. Presidente—Perfectamente; se votará.

—Se aprueba en general y en particular.

30

MOCIONES

— a —

Sr. Martínez—Pido la palabra.

Voy á solicitar que se trate sobre tablas el despacho que lleva al número 134, acordando un crédito suplementario al departamento de agricultura para concluir el censo agropecuario.

Sr. Presidente—Se votará la moción del señor diputado por Corrientes.

— b —

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Para pedir al señor diputado, si es que no tiene inconveniente, que permita ampliar su moción incluyendo un despacho de la comisión de negocios constitucionales, que ya tiene moción de preferencia, para que se trate inmediatamente también: se refiere á venias para demandar á la Nación.

—Apoyado.

— c —

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Yo me opuse á que se tratará sobre tablas un asunto referente á obras de salubridad en la provincia de La Rioja. Encuentro, señor presidente, que he cometido una verdadera injusticia, porque todo el mundo está pidiendo que se traten estos asuntos sobre tablas, y entonces aparecería yo como oponiéndome á que se tratara una obra de verdadera utilidad como ésta para la provincia mencionada. Como esa moción se hizo antes que las otras, hago indicación para que el asunto que se refiere á las obras de salubridad en la provincia de La Rioja, se trate sobre tablas con preferencia á todos los demás.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado Martínez, referente al proyecto abriendo un crédito para la terminación del censo agropecuario.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado Fonrouge, sobre venias para demandar al Poder ejecutivo.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se votará la moción del señor diputado Van Gelderen, relativa á obras de salubridad en la provincia de La Rioja.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se tratarán por su orden los asuntos.

31

COMUNICACIÓN AL SENADO

Sr. Lacasa—Hago indicación para que los asuntos sancionados se comuniquen al Senado ó al Poder ejecutivo, según corresponda.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Si no hay oposición, así se hará.

32

CENSO AGROPECUARIO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto, por las razones que aducirá su miembro informante, os aconseja la sanción del proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo, abriendo un crédito al departamento de agricultura por 300.000 pesos para la terminación del censo agropecuario de la república.

Sala de la comisión, agosto 8 de 1908.

F. Castañeda Vega.—M. M. Padilla.—Julián V. Pera. —Zoilo Cantón.—Aureliano Gigena. — E. E. Breard. - G. del Barco.— Sabá Z. Hernández—E. Revilla.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Ábrese un crédito extraordinario al ministerio de agricultura por la suma de trescientos mil pesos moneda nacional (300.000 pesos) para los gastos que ocasione la terminación del censo agropecuario de la república, ordenado por ley núm. 5292.

Art. 2º Comuníquese al Poder ejecutivo.

PEDRO EZCURRA

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Castañeda Vega—Pido la palabra.

La ley autorizando la realización del censo apropecuario de la república, votó una suma de dinero que ha sido totalmente invertida por las comisiones que llevaron á cabo los trabajos. El censo se ha terminado, consignando los resultados que han sido aplaudidos por toda la prensa del país: él hace conocer su capacidad productora y sus grandes riquezas.

La cantidad de 300.000 pesos votada anteriormente, ha sido insuficiente y se encuentra invertida, no pudiéndose llevar á cabo los complicados trabajos de compilación é impresión del censo, que contendrá todos los datos sobre las dos principales industrias del país así como consignará en sus cuadros las cifras parciales y totales.

Para pagar ese trabajo de compilación, revisación de libretas, etc., el Poder ejecutivo manda un mensaje al Congreso solicitando se amplíe la primera cantidad en otros 300.000 pesos.

Teniendo en cuenta la justicia del pedido, por las razones expuestas, la comisión no ha tenido inconveniente en despacharlo favorablemente.

Estos son los antecedentes que informan el despacho.

Sr. Presidente—Habiendo quedado la cámara sin número, la invito á pasar á cuarto intermedio.

—Son las 6 y 50 p. m.

Terrenos arrendados para carboneras

CONCESIONARIO	FECHA DEL DECRETO	UBICACIÓN	SUPERFICIE M².	PRECIO M.²	
Wilson Sons y Cía., Lda.	10 Marzo 1902	Dársena Sud	12000		
» »	Noviembre 1906	» »	3600		
Nicolás Mihanovich	15 Enero 1901	» »	1875		
Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico	8 Mayo 1906	» »	3800		
Elevadores de granos de Bunge-Borng, Wever y Stricker	31 Agosto 1908	Dique 3	300		

Terrenos arrendados para elevadores de granos

CONCESIONARIO	FECHA DEL DECRETO	UBICACIÓN	SUPERFICIE M².	PRECIO M.²	
Elevadores de granos del Ferrocarril B. A. y R. y C. A.		Dique 2	12000		Precio por contrato especial.
Idem, ídem, ídem (Vivienda)	2 Marzo 1907	» »	400		» » »
Idem, ídem, ídem (Vivienda)	28 abril 1907	» »	400		» » »
Elevadores de granos de Bunge-Borng. Wever y Stricker	2 Diciembre 1901	» 3	11000		Precio por contrato especial.
Elevadores ídem, ídem	9 Abril 1907	» »	300	1.30	Depósito de materiales.

Terrenos arrendados para varaderos

CONCESIONARIO	FECHA DEL DECRETO	UBICACIÓN	SUPERFICIE M.²	PRECIO POR M².
Nicolás Mihanovich	17 Enero 1905	Riachuelo Sud	557 75	
Angel Gardella y Cía	28 Febrero 1905	» »	805	
Juan Busso	81 Julio 1905	» »	extensión 10 × 85 m	
Constantino Devoto é hijos	22 Septiembre 1905	» »	10 × 85 m	
Pedro Mazzuchelli é hijos	11 Enero 1906	» »	10 × 85 m	
Santiago Lambruschini	20 Septiembre 1908	» »	85 ×100m	
Mazzuchelli hermanos	22 Septiembre 1906	» »	10 × 85 m	
B. A. Lucich	25 Febrero 1907	» »	20 × 85 m	

Terrenos arrendados á varios

CONCESIONARIO	FECHA DEL DECRETO	UBICACIÓN	SUPERFICIE M².	PRECIO POR M².	DESTINO	
Saint Girons Hnos	12 Enero 1907	Dársena Sud	1000		Horno	Con carácter precario.
Pedro Fonticelli	81 Marzo 1905	Malecón	16	1.80	Pescador	
Julio Quintana Aguirre	81 Mayo 1905	»	16	1.80	»	
Camilo Aprea	16 Noviembre 1907	»	16	1.80	»	
M. Millot y Cía	81 Enero 1900	Dique 8	1200		Portland	
Compañía alemana trasatlántica de electricidad	80 Abril 1905	Dársena Norte	200		Taller	

Embarcaderos de animales

CONCESIONARIO	FECHA DEL DECRETO	UBICACIÓN	SUPERFICIE M².	PRECIO POR M.²	Observaciones
Samuel Zaballa y Cía. y Cibils, Woodgate y Cía	80 Noviembre 1906	Dique 1 y Dársena Sud	20000		Acompaño el decreto y la tarifa.

Concesiones de guinches

CONCESIONARIO	FECHA DEL DECRETO	N.° DE GUINCHES	COLOCADO Ó NÓ	UBICACIÓN		SUPERFICIE	PRECIO	OBSERVACIONES
				DIQUE	LADO	M.² C/U	M.² $ m/n	
Cía. Arenera «El Guazú»	Fe'ro 9 de 1907	2	sí	Dársena Norte	Sud Este	15	2	
» » »	Oc'bre 17 de 1906	1		Riachuelo	Norte			El guinche, acordado en la fecha ha sido levantado
Antonio Ferro é hijos..	No'bre 28 de 1906	1		Dársena Norte	Sud Este	15	2	El guinche otorgado por decreto de noviembre 28 de 1906, se trasladó, al dique 4.
» » »	Di'bre 6 de 1906		sí	Dique 4	Nord Oeste			
Carlos Porchetto........	No'bre 30 de 1905	1		Dársena Norte	Sud Este	15	2	El guinche otorgado por decreto de noviembre 30 de 1905, se trasladó al dique 4.
» »	Agost. 20 de 1906		sí	Dique 4	Nord Este			
M. S. Zumurán.....	Junio 7 de 1900	1	sí	» »	»	15	Convenio especial	El guinche concedido al señor M. S. Zumarán, está en posesión de Antonio Porchetto, quien, de acuerdo con el inciso C del decreto, debe abonar 0,04 pesos oro por tonelada de descarga á cuenta del guinche y á contar desde el día de la instalación.
Juan Traverso	No'bre 28 de 1906	1	sí	Dique 3	Nord Este	15	2	
» »	Marzo 31 de 1905	1	sí	» 3	»	15	2	
Cía. Arenera del Vizcaino	No'bre 14 de 1906	1	sí	» 4	Sud Este	15	2	
» » »	No'bre 14 de 1906	1		» 1	Nord Oeste	15	2	El guinche otorgado en el dique 1, por decreto de 14 de noviembre de 1906, se trasladó al al dique 4.
» » »	Junio 28 de 1907		sí	» 4	Sud Este			
» » » ..	Di'bre 6 de 1906	1	sí	» 1	Nord Oeste	15	2	
Honorio F. Luque.......	Di'bre. 7 de 1907	2	sí	Dársena Norte	Sud Este	15	2	Un guinche está en el dique 4, sud-este; y otro en el dique 1, nord-oeste.

Domingo Fressone......	Se'bre 13 de 1906	1	sí	Dique 3	Nord Este	15	2	
Sdad. Anón. «La Platense»	Di'bre 31 de 1907	1	sí	» »	» »	15	2	
» » »	Enero 28 de 1907	1	sí	Riachuelo		15	3	
» » »	Abril 30 de 1907	1	sí	»		15	3	
» » »	Julio 5 de 1907	1	sí	»		15	3	
» » »	Se'bre 19 de 1907	1	sí	»		15	3	
Andrés Andrade... ..	Junio 15 de 1906	1	sí	Dique 3	Sud Este	15	2	
A. H. Almirón..........	Julio 27 de 1907	1	sí	» »	»	15	2	
F. García y Cía..... ...	No'bre 14 de 1906	1	sí	» 2	Nord Este	15	2	
Emiliano Gagliardo....	No'bre 30 de 1905	1		Dársena Norte	Sud Este	15	2	El guinche otorgado en 30 de noviembre de 1905, se trasladó al dique número 2.
» »	No'bre 16 de 1906		sí	Dique 2	Sud Oeste			
O'Connor y Pons	No'bre 27 de 1907	1	sí	» »	Sud Este	15	2	
Santiago Ferrando......	No'bre 27 de 1906	1	sí	» 1	Nord Este	15	2	
» »	Di'bre 6 de 1906	1	sí	» »	»	15	2	
Pablo Besana..........	No'bre 14 de 1900	1	sí	Antepuerto	Oeste	15	3	
Ferrocarril al Pacífico ..	Junio 22 de 1907	1	sí	»	»	15	3	
Juan y José Drysdale y Cª.	Julio 27 de 1907	3	sí	Riachuelo	Norte	15	3	
Descours, Cabaud y Cía..	No'bre 10 de 1902	1	sí	»	»	15	2	
Merlender y Cía. Lda.	Oc'bre 31 de 1906	1	sí	»	»	15	3	
» »	Marzo 21 de 1907			»	»			En Marzo 21 de 1907, se autoriza el traslado.
» » ...	Julio 17 de 1907	1	sí	»	»	15	3	
Evans, Thornton y Cía..	Mayo 31 de 1906	1	sí	»	Sud	15	3	
The Cardiff Coaling Cº Lª	Febr. 28 de 1904	2	sí	»	Norte	15	2	
Antonio Seré y Compañía	Oc'bre 15 de 1907	2	uno	»	»	15	3	
» » »	Se'bre 30 de 1907	1	sí	Dique 4	Sud Oeste	15	2	
Sd. Arenera «El Carmelo»	Di'bre 9 de 1907	1	sí	» 2	Nord Este	15	2	
The River Plate Coal Cº L.	Di'bre 14 de 1907	2	sí	Riachuelo	Norte	15	3	
Pascual Cesari..........	Marzo 19 de 1908	1	no	»	»	15	3	
F. C. Midland de Bs. Aires	Marzo 31 de 1908	1	sí	»	Sud	15		De acuerdo con el inciso *d* del decreto, debe abonar 1 peso moneda nacional por cada 25 m³. ó fracción.
Cayetano Cámera	Agost. 5 de 1896	1	sí	Riachuelo	Norte	0	0	Lo retiran de noche al depósito.
Antonio Ferro é hijos...	Se ignora la fecha	1	sí	Dique 4	Nord Oeste	15		
Santiago Ferrando	Se ignora la fecha	2	sí	Riachuelo	Norte			

Buenos Aires, Junio 22 de 1908.

Concesiones de guinches

CONCESIONARIO	FECHA DEL DECRETO	N.° DE GUINCHES	COLOCADO Ó NÓ	UBICACIÓN — DIQUE	UBICACIÓN — LADO	SUPERFICIE M.² C/U	PRECIO M.² $ m/n	OBSERVACIONES
Cía. Arenera «El Guazú»	Fe'ro 9 de 1907	2	sí	Dársena Norte	Sud Este	15	2	
» » »	Oc'bre 17 de 1906	1		Riachuelo	Norte			El guinche, acordado en la fecha ha sido levantado
Antonio Ferro é hijos..	No'bre 28 de 1906	1		Dársena Norte	Sud Este	15	2	El guinche otorgado por decreto de noviembre 28 de 1906, se trasladó, al dique 4.
» » »	Di'bre 6 de 1906		sí	Dique 4	Nord Oeste			
Carlos Porchetto........	No'bre 30 de 1905	1		Dársena Norte	Sud Este	15	2	El guinche otorgado por decreto de noviembre 30 de 1905, se trasladó al dique 4.
» »	Agost. 20 de 1906		sí	Dique 4	Nord Este			
M. S. Zumarán.....	Junio 7 de 1900	1	sí	» »	»	15	Convenio especial	El guinche concedido al señor M. S. Zumarán, está en posesión de Antonio Porchetto, quien, de acuerdo con el inciso C del decreto, debe abonar 0,04 pesos oro por tonelada de descarga á cuenta del guinche y á contar desde el día de la instalación.
Juan Traverso	No'bre 28 de 1906	1	sí	Dique 3	Nord Este	15	2	
» »	Marzo 31 de 1905	1	sí	» 3	»	15	2	
Cía. Arenera del Vizcaino	No'bre 14 de 1906	1	sí	» 4	Sud Este	15	2	
» » »	No'bre 14 de 1906	1		» 1	Nord Oeste	15	2	El guinche otorgado en el dique 1, por decreto de 14 de noviembre de 1906, se trasladó al dique 4.
» » »	Junio 28 de 1907		sí	» 4	Sud Este			
» » » ..	Di'bre 6 de 1906	1	sí	» 1	Nord Oeste	15	2	
Honorio F. Luque.......	Di'bre. 7 de 1907	2	sí	Dársena Norte	Sud Este	15	2	Un guinche está en el dique 4, sud-este; y otro en el dique 1, nord-oeste.

Domingo Fressone......	Se'bre 18 de 1906	1	sí	Dique 8	Nord Este	15	2	
Sdad. Anón. «La Platense»	Di'bre 31 de 1907	1	sí	» »	» »	15	2	
» » »	Enero 28 de 1907	1	sí	Riachuelo		15	8	
» » »	Abril 30 de 1907	1	sí	»		15	8	
» » »	Julio 5 de 1907	1	sí	»		15	8	
» » »	Se'bre 19 de 1907	1	sí	»		15	8	
Andrés Andrade... ..	Junio 15 de 1906	1	sí	Dique 8	Sud Este	15	2	
A. H. Almirón..........	Julio 27 de 1907	1	sí	» »	»	15	2	
F. García y Cía.... ...	No'bre 14 de 1906	1	sí	» 2	Nord Este	15	2	
Emiliano Gagliardo.... (	No'bre 30 de 1905	1		Dársena Norte	Sud Este (	15	2	El guinche otorgado en 30 de noviembre de 1905, se trasladó al dique número 2.
» » ..... (	No'bre 16 de 1906		sí	Dique 2	Sud Oeste (			
O'Connor y Pons	No'bre 27 de 1907	1	sí	» »	Sud Este	15	2	
Santiago Ferrando......	No'bre 27 de 1906	1	sí	» 1	Nord Este	15	2	
» »	Di'bre 6 de 1906	1	sí	» »	»	15	2	
Pablo Besana..........	No'bre 14 de 1900	1	sí	Antepuerto	Oeste	15	8	
Ferrocarril al Pacífico ..	Junio 22 de 1907	1	sí	»	»	15	8	
Juan y José Drysdale y Cª.	Julio 27 de 1907	8	sí	Riachuelo	Norte	15	8	
Descours, Cabaud y Cía..	No'bre 10 de 1902	1	sí	»	»	15	2	
Merlender y Cía. Lda. (	Oc'bre 31 de 1906	1	sí	»	»	15	8	
» » (	Marzo 21 de 1907			»	»			En Marzo 21 de 1907, se autoriza el traslado.
» » ...	Julio 17 de 1907	1	sí	»	»	15	8	
Evans, Thornton y Cía..	Mayo 31 de 1906	1	sí	»	Sud	15	8	
The Cardiff Coaling Cº Lª	Febr. 28 de 1904	2	si	»	Norte	15	2	
Antonio Seré y Compañía	Oc'bre 15 de 1907	2	uno	»	»	15	8	
» » » .	Se'bre 30 de 1907	1	sí	Dique 4	Sud Oeste	15	2	
Sd. Arenera «El Carmelo»	Di'bre 9 de 1907	1	sí	» 2	Nord Este	15	2	
The River Plate Coal Cº L.	Di'bre 14 de 1907	2	sí	Riachuelo	Norte	15	8	
Pascual Cesari..........	Marzo 19 de 1908	1	no	»	»	15	8	
F. C. Midland de Bs. Aires	Marzo 31 de 1908	1	sí	»	Sud	15		De acuerdo con el inciso *d* del decreto, debe abonar 1 peso moneda nacional por cada 25 m³. ó fracción.
Cayetano Cámera	Agost. 5 de 1896	1	sí	Riachuelo	Norte	0	0	Lo retiran de noche al depósito.
Antonio Ferro é hijos...	Se ignora la fecha	1	sí	Dique 4	Nord Oeste	15		
Santiago Ferrando	Se ignora la fecha	2	sí	Riachuelo	Norte			

Buenos Aires, Junio 22 de 1908.

Terrenos vendidos

PROPIETARIO	FECHA	UBICACIÓN	SUPERFICIE	DESTINO	
Bunge-Borng, Wever y Stricker......	20 Febrero 1908	Dique 8—Este	8600	Molinos	
Bunge-Borng, Wever y Stricker......	28 Agosto 1901	» »— »	8200	Molinos	
Grandes Molinos Porteños.	8 Enero 1906	» 2— »	8200	Molinos	Por transferencia de junio 9 de 1908
Guillermo Lottormosco.............	29 Agosto 1890	Manz. 12—Oeste	875.90		
A varios............(Remate público)	8 Marzo 1901	» 28— »	10081.69		
A varios............(Remate público)	8 Marzo 1901	» 20— »	10698.15		
Sociedad Anónima Terrenos Puerto de Buenos Aires	17 Agosto 1888	Ent. Gar. y Enr.	80486		
Hasenclever y Cía...................	11 Octubre 1890	Manz. 17 - Oeste	6807		
Jerónimo Pérez.....................	20 Diciembre 1900	» 16— »	8888.73		
Manuel E. Biancas..................	20 Diciembre 1900	» 16— »	8200		

Terrenos cedidos en propiedad

PROPIETARIO	FECHA DEL DECRETO	UBICACIÓN	SUPERFICIE M².	
Departamento Nacional de Higiene..	8 Agosto 1908	Manz. 21—Oeste	5885.12	
Municipalidad	15 Abril 1904	Retiro—Norte	11.557.57	Jardín
Municipalidad	8 Marzo 1901	Zona comprendida entre Cuyo, Belgrano, Paseo de Julio y Colón, y calle del puerto.		Parque
Victoria Sailor House...............	15 Octubre 1897	Manz. 14—Oeste	1488.22	
Consejo nacional de educación	15 Enero 1904	» 12— »	1978.40	Para colegio
Intendencia municipal de la Capital.	30 Marzo 1904	Manzana 15	11.910.08	Para mercado
Dirección Gral. de las O. de salubridad	22 Julio 1905	» 22	1200.—	Casa de bombas
Dirección Gral. de las O. de salubridad	22 Julio 1905	Dique 2—Este	1.600.—	
Escuela industrial de la nación		Manz. 19—Oeste	9.454.07	

Terrenos ocupados gratuitamente con carácter precario

NOMBRES	FECHA DE LA CONCESIÓN	SUPERFICIE METROS	UBICACIÓN
Yacht Club Argentino	19 Junio 1908	800	Dársena Sud
Club de regatas La Marina.	19 D'bre 1901	800	» »
Rowing Club............	19 D'bre 1901	800	» »

Kioskos otorgados por la Municipalidad

NOMBRES	NÚMERO DE KIOSCOS	SUPERFICIE TOTAL	UBICACIÓN
Allchurch y C.ª..........	18 kioscos	1200 m.	En todo el puerto

SEPTIEMBRE 18 DE 1908

43ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 24ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Barraza, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Crespo, Crouzeilles, Doyhenard, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, García (A.), García (L.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Lacasa, López Mañán, Martínez, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Freyre, Iriondo, Maza, Rivas, Terrosa.—**Sin aviso:** Bejarano, Campos, Costa, Day, Drago, Fernández, Galigniana Segura, Ibáñez, López, Luro, Mugica, Varela.

SUMARIO N.º 48

1

Mensaje del Poder ejecutivo sometiendo á la consideración del honorable Congreso los **honorarios** correspondientes al señor Rufino Varela por la redacción de un proyecto de **ordenanzas de aduana,** que remite en copia impresa.

2

Mensaje del Poder ejecutivo acompañando una nota del gobernador de Buenos Aires referente al proyecto de ley que exonera de derechos de aduana los materiales destinados á la construcción de la **línea férrea de Avellaneda á Adolfo Alsina,** solicitada por la empresa del ferrocarril Midland.

3

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de de ley abriendo un **crédito suplementario** al ministerio de hacienda por pesos 48.447,28 para el pago de diversos expedientes.

4

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley sobre fomento de la **marina mercante y cabotaje nacional.**

5

Mensaje del Poder ejecutivo remitiendo los antecedentes de la invención de los señores L. González Victorica y compañía destinada al **control de alcoholes.**

6

Comunicaciones del Senado.

7

Despachos de las comisiones.

8

Diversas **peticiones particulares.**

9

Proyecto de ley, por el señor diputado Juan Balestra y otros, sobre construcción de un **ferrocarril en la provincia de Corrientes.**

10

Moción para tratar sobre tablas el asunto referente á la exoneración de derechos de importación de la empresa del **ferrocarril Midland.**

11

Moción para tratar sobre tablas un proyecto de ley en revisión sobre fomento á la **instrucción del tiro** en la república.

12

Diversas mociones é indicaciones respecto de los siguientes asuntos: *a*) construcción de un **ferrocarril de General Acha** á Río Colorado; *b*) tres proyectos sobre **construcción de ferrocarriles** entre la provincia de Santa Fe y Córdoba; *c*) cuatro **créditos suplementarios** al ministerio de la guerra; *d*) adhesión á la **convención geodésica** internacional de Budapest; *e*) **obras de salubridad** en la ciudad de Tucumán; *f*) despachos sobre **créditos suplementarios y obras públicas**; *g*) retiro y jubilación de **agentes de policía y bomberos.**

13

Nombramiento de una **comisión especial** para el estudio de los proyectos sobre **fomento de la marina mercante y cabotaje nacional.**

14

Moción de preferencia en favor del proyecto de ley sobre construcción de un **puerto en el Quequén.**

15

Moción de preferencia sobre un proyecto de ley relativo á la construcción de un edificio destinado á **academia nacional de bellas artes.**

16

Moción de preferencia en favor de un despacho de la comisión de obras públicas, sobre construcción de un **puente sobre el Río Cuarto.**

17

Proyecto de ley, por el señor diputado A. C. Escobar, acordando á la confederación universitaria un subsidio de 100.000 pesos para la construcción de una **casa de estudiantes.**

18

Proyecto de ley, por el señor diputado Antonio F. Piñero, sobre **prohibición del juego** de la lotería y de las carreras en la Capital de la república y territorios federales.

19

Indicación referente al pronto despacho, por la comisión de presupuesto, del proyecto de ley destinando fondos para la **renovación de materiales del ferrocarril Central norte.**

20

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito por 300.000 pesos al ministerio de agricultura para la terminación del **censo agropecuario.**

21

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley referente á la construcción de **obras de salubridad en la ciudad de La Rioja.**

22

Aprobación de un despacho de la comisión de negocios constitucionales en el proyecto de ley **acordando venias para demandar á la nación**, á los señores Leandro García, Daniel Cacace, Javier Dumic, Juan Bisso, Sepp hermanos y compañía, Luis y Husser.

23

Aprobación de tres despachos de la comisión de negocios constitucionales en proyectos de ley **acordando venias para demandar á la nación**, á los señores Rafael Escriña Bunge, Rafael Peña, y Ana I. de Santamarina representada por Aquilino Ochagavía.

24

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley exonerando á la empresa Midland de derechos de importación por los materiales necesarios para la construcción de un **ferrocarril entre Avellaneda y Adolfo Alsina.**

25

Aprobación de un despacho de la comisión de obras publicas en el proyecto de ley autorizando á los señores Francisco Dell y compañía á construir un **ferrocarril de General Acha á Río Colorado.**

26

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á los señores Filadelfio Villamayor y compañía á construir un **ferrocarril de puerto del Rosario á Achiras** (Córdoba).

27

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á la empresa del Central argentino á construir un **ferrocarril desde la estación Las Rosas á Costa Sacate.**

SEPTIEMBRE 18 DE 1908

43ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 24ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Barraza, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Crespo, Crouzeilles, Doyhenard, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frias, García (A.), García (L.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Lacasa, López Mañán, Martínez, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G)., Olmedo, Ortega Ortiz (A.), Ortiz (I), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Freyre, Iriondo, Maza, Rivas, Terrosa.—**Sin aviso:** Bejarano, Campos, Costa, Day, Drago, Fernández, Galigniana Segura, Ibáñez, López, Luro, Mugica, Varela.

SUMARIO N.° 48

1

Mensaje del Poder ejecutivo sometiendo á la consideración del honorable Congreso los **honorarios** correspondientes al señor Rufino Varela por la redacción de un proyecto de **ordenanzas de aduana**, que remite en copia impresa.

2

Mensaje del Poder ejecutivo acompañando una nota del gobernador de Buenos Aires referente al proyecto de ley que exonera de derechos de aduana los materiales destinados á la construcción de la **línea férrea de Avellaneda á Adolfo Alsina**, solicitada por la empresa del ferrocarril Midland.

3

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de de ley abriendo un **crédito suplementario** al ministerio de hacienda por pesos 48.447,28 para el pago de diversos expedientes.

4

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley sobre fomento de la **marina mercante y cabotaje nacional.**

5

Mensaje del Poder ejecutivo remitiendo los antecedentes de la invención de los señores L. González Victorica y compañía destinada al **control de alcoholes.**

6

Comunicaciones del Senado.

7

Despachos de las comisiones.

8

Diversas **peticiones particulares.**

9

Proyecto de ley, por el señor diputado Juan Balestra y otros, sobre construcción de un **ferrocarril en la provincia de Corrientes.**

10

Moción para tratar sobre tablas el asunto referente á la exoneración de derechos de importación de la empresa del **ferrocarril Midland.**

11

Moción para tratar sobre tablas un proyecto de ley en revisión sobre fomento á la **instrucción del tiro** en la república.

12

Diversas mociones é indicaciones respecto de los siguientes asuntos: *a*) construcción de un **ferrocarril de General Acha** á Río Colorado; *b*) tres proyectes sobre **construcción de ferrocarriles** entre la provincia de Santa Fe y Córdoba; *c*) cuatro **créditos suplementarios** al ministerio de la guerra; *d*) adhesión á la **convención geodésica** internacional de Budapest; *e*) **obras de salubridad** en la ciudad de Tucumán; *f*) despachos sobre **créditos suplementarios y obras públicas**; *g*) retiro y jubilación de **agentes de policía y bomberos.**

13

Nombramiento de una **comisión especial** para el estudio de los proyectos sobre **fomento de la marina mercante y cabotaje nacional.**

14

Moción de preferencia en favor del proyecto de ley sobre construcción de un **puerto en el Quequén.**

15

Moción de preferencia sobre un proyecto de ley relativo á la construcción de un edificio destinado á **academia nacional de bellas artes.**

16

Moción de preferencia en favor de un despacho de la comisión de obras públicas, sobre construcción de un **puente sobre el Río Cuarto.**

17

Proyecto de ley, por el señor diputado A. C. Escobar, acordando á la confederación universitaria un subsidio de 100.000 pesos para la construcción de una **casa de estudiantes.**

18

Proyecto de ley, por el señor diputado Antonio F. Piñero, sobre **prohibición del juego** de la lotería y de las carreras en la Capital de la república y territorios federales.

19

Indicación referente al pronto despacho, por la comisión de presupuesto, del proyecto de ley destinando fondos para la **renovación de materiales del ferrocarril Central norte.**

20

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito por 800.000 pesos al ministerio de agricultura para la terminación del **censo agropecuario.**

21

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley referente á la construcción de **obras de salubridad en la ciudad de La Rioja.**

22

Aprobación de un despacho de la comisión de negocios constitucionales en el proyecto de ley **acordando venias para demandar á la nación**, á los señores Leandro García, Daniel Cacace, Javier Dumic, Juan Bisso, Sepp hermanos y compañía, Luis y Husser.

23

Aprobación de tres despachos de la comisión de negocios constitucionales en proyectos de ley **acordando venias para demandar á la nación**, á los señores Rafael Escriña Bunge, Rafael Peña, y Ana I. de Santamarina representada por Aquilino Ochagavía.

24

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley exonerando á la empresa Midland de derechos de importacion por los materiales necesarios para la construcción de un **ferrocarril entre Avellaneda y Adolfo Alsina.**

25

Aprobación de un despacho de la comisión de obras publicas en el proyecto de ley autorizando á los señores Francisco Doll y compañía á construir un **ferrocarril de General Acha á Río Colorado.**

26

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á los señores Filadelfio Villamayor y compañía á construir un **ferrocarril de puerto del Rosario á Achiras** (Córdoba).

27

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á la empresa del Central argentino á construir un **ferrocarril desde la estación Las Rosas á Costa Sacate.**

28

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al señor Virgilio Vangioni y compañía á construir un **ferrocarril del puerto del Rosario** hasta un punto de la provincia de Cordoba.

29

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á los señores M F. Llobet y Juan Touret á construir un **ferrocarril de Santa Fe á Córdoba.**

30

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito por 600.000 pesos al ministerio de guerra para el pago de **construcciones militares.**

31

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito por un millón de pesos al ministerio de guerra para **gastos del ejército.**

32

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto ampliando en 750 000 pesos el crédito autorizado por la ley número 4290 para compra de terrenos destinados á **construcciones militares.**

33

Aprobación de un despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de guerra por pesos 179 825,26 para el **pago de sueldos militares, pensiones, etc.**

34

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley relativo á la adhesión de la república á la **convención geodésica internacional de Buda-Pest.**

35

Autorización á la presidencia para comunicar al Senado los **proyectos sancionados.**

36

Consideración de un proyecto de ley en revisión autorizando al Poder ejecutivo á contribuir con 250.000 pesos á las **obras de salubridad de la ciudad de Tucumán.**

—En Buenos Aires, á 18 de septiembre de 1908, el señor presidente declara **reabierta** la sesión á las 4 y 5 p. m.

1

PAGO DE HONORARIOS

ORDENANZAS DE ADUANA

Buenos Aires, septiembre 12 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

El Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad acompañando impreso el «Proyecto de ordenanzas de aduana», que presenta el señor don Rufino Varela, designado al efecto.

La ilustración y competencia del proyectante y su especial conocimiento de la legislación fiscal impositiva, hacen de su trabajo una obra digna de ser tomada en cuenta por los poderes públicos al estimarse lo que ella vale.

Como el Poder ejecutivo no tiene en la ley de presupuesto fondos disponibles con que remunerar el servicio prestado á la administración por el señor Varela, ocurre á vuestra honorabilidad pidiéndole quiera sancionar una ley, fijando la compensación á que tan justamente se ha hecho acreedor.

La labor que representa ese estudio de la legislación aduanera, y las razones que lo informan, las hallará vuestra honorabilidad suscintamente expuestas en la nota con que el autor eleva su proyecto al ministerio de hacienda.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

(*A la comisión de presupuesto*).

2

EXONERACIÓN DE DERECHOS

FERROCARRIL MIDLAND

Buenos Aires, septiembre 16 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

Tengo el honor de elevar á la consideración de vuestra honorabilidad la nota del Exmo. gobierno de la provincia de Buenos Aires por la que pide en nombre de la empresa del ferrocarril Midland de Buenos Aires, la sanción definitiva del proyecto de ley que exonera de derechos de importación

á los materiales necesarios para la construcción y explotación de la misma.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

La Plata, agosto 31 de 1908.

A su excelencia el señor Ministro de hacienda de la nación doctor Manuel M de Iriondo:

A solicitud de la empresa del ferrocarril Midland de Buenos Aires, concesionaria de la provincia de una línea férrea de trocha angosta de Avellaneda á Adolfo Alsina, este gobierno en mérito de lo dispuesto en el artículo 8º de la ley provincial de ferrocarriles agrícolas y económicos se dirigió con fecha 21 de junio del año próximo pasado al honorable Congreso de la nación solicitando se le acordara á la empresa citada la libre introducción de derechos de aduana de los materiales necesarios para la construcción y explotación de la referida línea en las mismas condiciones acordadas á otras empresas.

Ahora bien. dicho pedido ha sido despachado favorablemente por la comisión de presupuesto de la honorable Cámara de diputados; pero debido tal vez al cúmulo de asuntos de importancia, no se ha tratado hasta la fecha.

En esta virtud, tengo el honor de dirigirme á V. E. pidiéndole quiera interponer su valiosa influencia ante el honorable Congreso á fin de obtener la sanción de la ley que motivó el pedido de referencia.

Excuso manifestar á V. E. que de no obtener la empresa concesionaria de la Provincia el beneficio que le reportaría la exoneración de esos derechos, quedaría en condiciones muy desventajosas con las demás empresas ferroviarias del país.

Tratándose de una obra cuya importancia para los intereses públicos no escapará al ilustrado criterio de V. E., este gobierno confía en que prestará á este pedido la atención que merece.

Reitero á V. E. las seguridades de mi mayor consideración.

IGNACIO D. IRIGOYEN.
Angel Etcheverry.

3

CREDITO SUPLEMENTARIO

MINISTERIO DE HACIENDA

Buenos Aires, septiembre 16 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

El Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad, remitiendo el adjunto proyecto de ley por el que se abre un crédito suplementario al departamento de hacienda por la cantidad de cuarenta y ocho mil cuatrocientos cuarenta y siete pesos con veintitrés centavos moneda nacional de curso legal, con destino al abono de créditos pertenecientes á ejercicios vencidos.

La falta de pago de los referidos créditos reconoce como causa, en unos, la demora que han sufrido en la tramitación los expedientes respectivos, y en otros, el haberse agotado la partida que el presupuesto asignaba para cubrir las erogaciones del caso.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA
M. DE IRIONDO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Abrese un crédito suplementario al departamento de hacienda por la cantidad de cuarenta y ocho mil cuatrocientos cuarenta y siete pesos con veintitrés centavos moneda nacional de curso legal, (48 447,23 pesos m/n) con destino á reforzar el ítem 3, inciso 8, anexo D del presupuesto general vigente y al pago de créditos pertenecientes á ejercicios vencidos, en la forma siguiente:

....

Art. 2º Comuníquese, etc.

IRIONDO

(*A la comisión de presupuesto*)

4

NAVEGACIÓN Y COMERCIO

DE CABOTAJE

Buenos Aires, septiembre 17 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

Al inaugurar vuestras sesiones ordinarias del corriente año, os fué anunciado que pronto se sometería á vuestra consideración un proyecto de ley destinado á favorecer la marina mercante y el cabotaje nacional, sin perturbar la vigencia de nuestros tratados y consultando intereses legítimos de otro orden, nacionales y extranjeros.

En cumplimiento de ese propósito, el Poder ejecutivo tiene la satisfacción de presentaros el adjunto proyecto, que á su juicio, satisface los requerimientos de la opinión frecuentemente manifestados, así como los intereses del comercio de cabotaje, cuya prosperidad reclama el concurso del poder público, y debe serle acordado, en cuanto sea conciliable con los demás intereses de orden general y comercial que pudieran afectarse por esta legislacion.

El Poder ejecutivo tiene el concepto claro de que propiciar el adelanto de la marina mercante nacional, importa propender al progreso y la riqueza comercial de la república y que, simultáneamente, la reserva de la navegación de cabotaje para los buques de su bandera, es no sólo un acto que se traduce en bienes materiales sino también de la más estricta justicia en defensa de los bien entendidos intereses de la república. Por esos motivos, casi todas las naciones lo han establecido así, desde los tiempos más remotos, manteniendo en vigor leyes protectoras, que han excluído á los buques de banderas extranjeras del tráfico que ocasiona el transporte de la riqueza y la producción por el interior del territorio con el mismo concepto que fomenta ese tráfico por vías férreas mediterráneas.

La división de comercio del ministerio de agricultura á la cual se dió el encargo de estudiar este asunto, lo ha desempeñado en forma satisfactoria, á juicio del Poder ejecutivo, reuniendo todos los antecedentes que pudieran ser de utilidad para la solución de este importante capítulo de nuestra legislación marítima, recordando las opiniones más autorizadas y las disposiciones legales y de los tratados subscritos por la nación, que conviene tener presentes para dictar la legislación que es necesaria, con el acierto que exige el servicio de tan caros intereses nacionales. Por ese motivo el Poder ejecutivo cree que debe acompañar este proyecto con dichos antecedentes y sin perjuicio de poner á disposición de vuestra honorabilidad todos aquellos que se dignara solicitar más adelante.

La reserva del cabotaje para la bandera nacional es un problema que no puede continuar sin solución, y lo propio debe manifestar el Poder ejecutivo respecto de las facilidades que urgentemente reclama el tráfico fluvial y marítimo de las costas argentinas, tráfico que se siente obstaculizado por disposiciones fiscales, dictadas hace cerca de medio siglo, con propósitos que no tienen ya oportunidad. Su vigencia actual se traduce en dificultades para el tráfico de la producción nacional, que en verdad invalidan todas las ventajas que ofrecen á nuestro comercio interior, las grandiosas arterias fluviales que no tienen rival en el mundo y debieran prestar servicios á sus habitantes en consonancia con su amplitud y sus atributos de vías francas y facilidades inapreciables.

Si las vías terrestres han llegado á su actual culminación y progreso, débese exclusivamente á la protección que el estado les ha dispensado en todos los tiempos, desde su iniciación, bajo todas las formas que ha sido posible adoptar, para asegurar su prosperidad y ninguna razón pudiera invocarse en favor de ellas que no fuese igualmente aplicable á las vías fluviales, esos caminos que andan, como lo expresa la frase conocida, y que, más fácilmente que las territoriales, pueden servir los intereses públicos, reclamando tan sólo una mínima parte de la consideración que aquellos han merecido y necesitado para su desenvolvimiento.

La reforma fundamental que encarna este proyecto consiste en la modificación del artículo 441 de las ordenanzas de aduana, que entrega el cabotaje argentino á los buques de todas las banderas y de cualquier tonelaje. El Poder ejecutivo cree que ha llegado la oportunidad de su derogación, ya que ningún obstáculo proveniente de la Constitución, las leyes comunes, ni las cláusulas de los tratados subscritos por la república, podrían oponerse para la sanción de esa reforma, todo lo cual vuestra honorabilidad lo hallará comprobado en los antecedentes acompañados.

Esos y los demás puntos de que se ha hecho mención, han sido estudiados en el proyecto que ahora se presenta á vuestra consideración, y el Poder ejecutivo confía en que vuestra honorabilidad se ha de dignar prestarle una atención preferente, en vista de los valiosos intereses que se vinculan con la navegación de cabotaje y la marina mercante, no solo para nuestro comercio interior, sino también para la marina de guerra de la república.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
PEDRO EZCURRA.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º La navegación y comercio de cabotaje ó sea el que se hace de uno á otro puerto de la república, queda reservado para los buques inscriptos en la matrícula nacional.

Art. 2º Los buques á que se refiere el artículo anterior, deberán, para ser considerados nacionales, satisfacer las siguientes condiciones:

a) Usar el pabellón nacional.
b) Ser mandados por capitanes ó patrones argentinos naturales ó naturalizados.
c) Tener además en su tripulación no menos de la tercera parte de ciudadanos argentinos nativos cuando su porte sea de 200 ó más toneladas y el número que determine el Poder ejecutivo cuando su tonelaje sea inferior á esa cifra.

Art. 3º Los capitanes deberán tener diploma de competencia nacional ó extranjero debidamente revalidado en la república en la forma que la reglamentación de la presente ley lo establezca.

Igual obligación tendrán los maquinistas y pilotos-prácticos.

Art 4º Dos años después de la promulgación de esta ley, ningún capitán, patrón, piloto práctico ni maquinista, será admitido en su ejercicio á bordo de los buques nacionales matriculados, si no prueba su competencia y es diplomado, previo examen rendido según los programas y ante la comisión que designe el ministerio de marina.

Art. 5º Los ciudadanos argentinos que tripulen buques nacionales matriculados, quedarán exceptuados del servicio militar durante el tiempo que permanezcan embarcados, salvo el caso de guerra nacional con alguna potencia extranjera.

Art. 6º Ninguna de las personas que forman la tripulación de un buque de la matrícula nacional, sea esta embarción mayor, lancha ó pontón, podrá abandonar el trabajo á bordo, sin causa justificada ante la autoridad más inmediata, desde el momento en que se empieza á recibir la carga á bordo hasta que termine y se acomode, bajo pena de pérdida de su salario y prisión de ocho á quince días según la gravedad del daño que el abandono infiera.

a) Si el buque ó lancha debe ponerse en viaje, éste se considerará empezado en el mismo momento antedicho, y, terminado, cuando acabe su descarga, aplicándose para uno y otro caso, respecto del cargamento, el concepto del artículo 990 del Código de comercio en lo relativo á la duración del viaje.

b) Si el abandono tuviera lugar en puerto extranjero, el tripulante quedará inhabilitado para formar parte del personal de cualquier buque de la matrícula nacional, por el término que la autoridad competente determine.

c) Los agentes consulares argentinos solicitarán de las autoridades locales, á pedido del capitán ó patrón del buque, la detención ó la prisión y entrega del tripulante argentino desertor, de acuerdo con lo que establezcan los tratados internacionales en vigor.

Art. 7º Los buques extranjeros procedentes del exterior, podrán entrar directamente á los ríos interiores y puertos habilitados de la república; en lastre para recibir órdenes ó para dejar su carga en uno ó más de ellos y de igual manera podrán tomar carga en uno ó más puertos, con destino á exportación para el extranjero y adeudarán por estas operaciones los mismos impuestos y despachos que los buques de cabotaje nacional.

Art. 8º. Los servicios de puerto y de playa y los que efectuen los remolcadores, lanchas de alije y demás barcos menores, sólo podrán ser hechos por embarcaciones inscriptas en la matrícula nacional.

Art. 9º. Toda embarcación de la matrícula y bandera nacional podrá ser inspecionada, mientras no se establezca el «Veritas Argentino», en la forma y oportunidad que el ministerio de marina lo determine, y se le exigirá constancia de su buen estado de navegabilidad ó se resolverá su inhabilitación, de acuerdo con el resultado de la inspección.

Art. 10. Autorízase al Poder ejecutivo para acordar primas de navegación á los buques que se encuentren comprendidos en las disposiciones de la presente ley hasta la suma de $ 300.000 m/n por cada año y durante un período que no exceda de diez años, en las condiciones que más adelante se determinan.

Art. 11. Sólo podrán gozar del beneficio de la prima los buques de la bandera nacional matriculados, cuyos dueños estén radicados en territorio de la república, y en caso de pertenecer á sociedades anónimas formadas en el extranjero, cuando su administración principal, sus fondos de reserva y su domicilio legal, estén constituidos en el país, de acuerdo con las prescripciones del Código de comercio.

Art. 12. Las primas de navegación serán acordadas únicamente á buques de 200 toneladas ó más de registro y su importancia será la siguiente:

a) Se acordará una prima de 30 centavos moneda nacional por cada tonelada de registro neto y 1000 millas de recorrido en viaje de comercio, á buques nacionales matriculados, que se establezcan en la carrera de los puertos del sud de la república.

b) Se acordará una prima de 60 centavos m/n por cada tonelada de registro neto y 1000 millas de recorrido en viaje de comercio, á buques nacionales matriculados que hagan la navegación á los puertos marítimos de Chile y el Brasil.

c) Las primas así concedidas soportarán una disminución anual de 5 % sobre la suma ordinaria, durante el término de 10 años, en que cesará la concesión. Esta disminución no se hará efectiva siempre que cuatro quintas partes de la tripulación del buque se forme de argentinos nativos.

d) El Poder ejecutivo nacional publicará las tablas de distancia sobre la línea más directa á que se ha de ajustar el recorrido de la navegación y el límite menor de carga recibida con que cada buque podrá comenzar el viaje, para tener derecho á la prima.

e) Los vapores matriculados que gocen de privilegio de paquetes postales, además de la prima establecida, quedarán exentos del pago de emolumentos consulares.

f) No podrá gozar de prima ningún buque que tenga mas de 15 años de servicios contados desde el día de su lanzamiento al agua. Las primas concedidas en cualquier época de la vida del buque, cesarán de hecho cuando cumpla los 15 años.

g) Prolóngase ese límite hasta 20 años en favor de los buques que actualmente efectuan la navegación indicada en los

incisos *a*) y *b*) si se presentaran á la inscripción dentro de los 90 días después de la vigencia de esta ley y previa inspección de su buen estado de navegabilidad

h) No podrán gozar de los beneficios de la prima los buques que por cualquier otro concepto reciban alguna subvención del estado.

Art. 13. El Poder ejecutivo dictará á la brevedad posible, la reglamentación necesaria para buques de la matrícula nacional que se ocupen exclusivamente en el transporte de mercaderías y productos nacionales, dentro de los ríos de la Plata y los interiores de la república y sus afluentes, con el fin de acordar á esos transportes fluviales, un tratamiento fiscal y facilidades para sus servicios á la producción y al comercio interior, análogas en cuanto ello fuere posible, á las que la nación acuerda á las empresas de transportes mediterráneos.

Art. 14. Cuando el Poder ejecutivo lo juzgue conveniente para los intereses del comercio nacional, podrá conceder las franquicias del artículo anterior á los buques de cabotaje de las repúblicas limítrofes, en condiciones de estricta reciprocidad.

Art. 15. Todo buque no matriculado ó comprendido en las disposiciones de la presente ley, que fuera tomado en flagrante ejercicio del comercio de cabotaje, después de 90 días de promulgada esta ley, será pasible de co miso conjuntamente con el cargamento que conduzca.

Art. 16. Todos los buques nacionales matriculados, serán puestos á disposición del gobierno de la nación, cuando éste lo requiera por causa de guerra ú otra circunstancia relacionada con el órden ó la seguridad interior del país, teniendo sus dueños ó armadores el derecho de ser indemnizados.

Art. 17. Autorízase al Poder ejecutivo para distribuir una suma anual que no exceda de $ 100.000 en bonificaciones á los establecimientos de construcción naval ó astilleros que se establezcan en el territorio de la República, por cada uno de los buques que construyan con sujeción á planos aprobados por el ministerio de marina y siempre que compruebe que la cuarta parte, por lo menos, de los obreros que durante el año trabajan en sus talleres, son ciudadanos argentinos nativos.

Dichas bonificaciones no serán mayores de 10 % sobre el valor real de cada embarcación construída.

Art. 18. El Poder ejecutivo dictará la reglamentación necesaria de la presente ley.

Art. 19. Derógase toda otra ley, ordenanza ó disposición que estuviere en contradicción con la presente.

Art. 20. Comuníquese al Poder ejecutivo.

PEDRO EZCURRA

5

CONTROLADOR DE ALCOHOLES

Buenos Aires, septiembre 17 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados

Al acusar recibo de la nota del señor presidente comunicándome la minuta sancionada por esa honorable Cámara, expresando que vería con agrado se le enviaran los antecedentes de la invención de los señores L. González Victorica y Cía. destinada á controlar los líquidos espirituosos, me es grato remitir adjunto el expediente formado á propósito, donde obran todos los antecedentes solicitados. En cuanto á la propuesta hecha por los recurrentes para la cesion de sus derechos, está pendiente del informe de la administración de impuestos internos y será remitida á esa honorable cámara en cuanto esté despachada.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA
M. DE IRIONDO

Sr. Presidente—Quedan los antecedentes en secretaría á disposición de los señores diputados.

6

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley autorizando al señor Carlos Vega Belgrano á construír y explotar un tranvía rural en los alrededores de la Capital federal. (*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley autorizando al ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico para construír una línea férrea de López Lecube á Villa Iris y la prolongación de un ramal de Remecó á Perú (La Pampa). (*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley sobre construcción de un puerto en Villa Constitución. (*A la comisión de obras públicas*),

—Proyectos de ley acordando pensión á las personas siguientes: Luisa Laplaue de González é hijos, Adelia Senuria de Young, María B. de Abarcas, Mercedes y Micaela Benítez, Encarnación Lawson de Fragueiro, Marcelina y Florencia Guerrero, viuda é hijos de don Julio Victorica, Irene A. de Cieri, Elena Castro de Tolosa, Lydia Becher de Frugone, María Mercedes y Victoria Leonidas Echagüe, Dolores Barbeito, Ernestina O. de Voget, Antonia García Merón de Monzón,

Ludovica M. de Valdez é hija, Josefa Derqui de Colodrero, Juana Fernández de Lara, Remigia Alvarez de Mansilla, Emilia Lavalle de Batti ana, Rosa Fortes de Benítez, Isabel Stella Horton, Máxima Quesada de Revna, Liberata A. de López, Elvira S. de Gordillo é hijos menores, Saturnina Molina de la Colina é hijas, Carmen M Saravia de Valdez é hijos menores, Leocadia A. de Hekk, Lucía Ochagavía de Avella, Fermina H. A. de Igarzábal é hijos menores, Ercilia C de Rufin é hijos menores, Carmen, Manuela, Eva é Isabel Allende Teresa González del Solar de Martínez de Fontes, Sabina Granillo Posse. (*A la comisión de peticiones*).

SANCIÓN DEFINITIVA:

—Proyecto de ley disponiendo que la nación contribuya con 80 000 pesos á la definitiva habilitación del puente nacional sobre el Arroyo Antoñico.

—Proyecto de ley referente á la construcción de un camino de herradura en la provincia de Salta.

—Proyecto de ley sobre construcción de varias líneas telegráficas.

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta pesos 948.519,85 en la construcción de un dique en la provincia de San Juan, y abriendo un crédito suplementario al ministerio de obras públicas por 200 000 pesos para los gastos que dichas obras ocasionen en el corriente año.

—Proyecto de ley autorizando al señor Héctor Zaldarriaga á construir un ferrocarril de Rufino (Santa Fe), al puerto de San Nicolás de los Arroyos.

—Proyecto de ley autorizando al ingeniero señor Abel J. Pagnard á construir un puerto comercial en el Arroyo Parejas, en las proximidades de Puerto Belgrano.

—Proyecto de ley autorizando á los señores Jáuregui y compañía á construir un ferrocarril de Mar del Plata á Rufino.

—Proyecto de ley sobre permuta de terrenos entre el gobierno nacional y la municipalidad de la Capital federal.

—Proyecto de ley autorizando al ferrocarril del Oeste de Buenos Aires á levantar las vías existentes entre la estación Chivilcoy y el kilómetro 166 y á construir un desvío.

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á concurrir con 50.000 pesos á las obras de riego y desecación de islas y anegadizos en la provincia de Entre Ríos.

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir 100 000 pesos moneda nacional en la construcción del edificio del colegio nacional de San Luis.

—Proyecto de ley prorrogando por cinco años todas las pensiones graciables, civiles y militares que caducan hasta el 31 de diciembre de 1908.

—Proyecto de ley acordando pensión á la señora Zulema Laprida de Bialet Massé, y á la señora viuda del doctor Leopoldo Basavilbaso é hijos menores.

—Proyecto de ley acordando jubilación á las siguientes personas: Dolores de las Carreras, Amalia Mañé, Pablo Julio Rodríguez, José Hidalgo Martínez.

7

DESPACHO DE LAS COMISIONES

NEGOCIOS CONSTITUCIONALES:

—Proyecto de ley del Poder ejecutivo autorizándole á invertir 20.000 pesos en la expropiación de terrenos destinados al ferrocarril al Campo de Mayo.

OBRAS PÚBLICAS:

—Solicitudes relativas á la construcción de un puerto en el Quequén Grande.

—Proyecto de ley de los señores diputados J. Castro y D. Maza sobre construcción de un camino en Catamarca.

—Proyecto de ley de los señores diputados J. López Mañán y J. M Terán, autorizando la inversión de 250.000 pesos en la construcción de una avenida de veinte metros de ancho en Tucumán.

—Proyecto de ley en revisión autorizando al señor A. Massiotti á construir un ferrocarril de Mercedes á La Plata.

—Proyecto de ley en revisión sobre construcción de varias líneas telegráficas en la provincia de Santa Fe.

—Proyecto de ley en revisión sobre construcción de un edificio monumental para la academia nacional de bellas artes.

PRESUPUESTO:

—Proyecto de ley acordando á varias provincias un subsidio de treinta mil pesos para el pago de sueldos de maestros de las escuelas primarias.

Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á devolver al vicario foráneo de la iglesia matriz de Catamarca una suma pagada por derechos de aduana.

—Proyecto de ley del Poder ejecutivo sobre inversión de 120.000 pesos en el pago de honorarios á la comisión asesora sobre vacunas bovinas.

—Solicitud del señor Horacio Bossi Cáceres, en representación de varios miembros de la comisión revisora de las tarifas de avalúos, sobre regulación de honorarios.

AUXILIAR DE PRESUPUESTO:

—Proyecto de ley del Poder ejecutivo, autorizando la inversión de 10.8·2 pesos en el pago del pavimento de la calle de Paraguay entre Andes y Junín.

—Proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda para el pago de honorarios.

—Proyecto de ley abriendo un crédito ex-

traordinario de 85.000 pesos al ministerio de hacienda para el pago de honorarios á los señores Valentín Virasoro y Víctor M. Herrera.

PETICIONES:

— Proyecto de ley en revisión, sobre aumento de pensión de la señora Encarnación O de Pardo é hijas solteras.

—Solicitudes de pensión á las siguientes personas:

Mariana Calderón de Moreno, Isabel Gorordo, Amalia Pérez de Fuentes, Leonor, Herminia y María Doncel, Clemencia R. Ceballos, Lucía F. de Ortiz y Herrera, Aurora Martínez Luciana, Manuela P. de Ramírez, Maclovia Petrovich, Mercedes Juárez de Cuenca, Josefina C. de Centenari, Antonia Ll. de Santos Rubio, Teresa B. de Gandulfo, Tomasa Olivera Lugones de Iturre, Concepción D. de V. de Cavia, Elisa D. de Brennan, Tulia Ronchetti, Pedro Junco, Petrona Calval de Baizán, Rosario S. de Sarmiento. Elena y Aurelia Rissoto representadas por Jacinto J. Camps, Aurelia S. de Escalada, Genoveva J. de la Vega, Heraclia G. de Ríos, Constanza Ordóñez, Dominga Retamar de González, Isaura C. de Ramallo, Magdalena I. de Pedevilla, Juana P de Renaudière, Victorina B. de Reynaud, Catalina Bouness de Accame, Estela Segura de Campos, Concepción Lotero, Augusta P. de Cáceres y Etelvina G Cáceres, Ruperta Rojas de Córdoba, Carmen Lanhozo O'Donnell, Enriqueta Garrido de Saavedra, Alvina García de Ryan, Ernestina Bueno, Mercedes Cabot de Fá, Dolores, Agripina y Leona Esther Ceballos, Sofía Almeyra, María, Justa y Albertina Castro, Rosa P de Constantino. Bernarda Timote de Zavalla, Encarnación P de Aráoz de Lamadrid, Máximo Ledesma, Sinforiana Maciel de Vázquez, Juan C. Costa, Cirilo Morales, Avelina Villa de Barrionuevo, Benigna, Amanda, María, Honoria y Dolores Ascasubi, Etelvina y Pastora Gándara Grimau, Dolores G. de Luque.

8

PETICIONES PARTICULARES

—El centro de cabotaje nacional solicita la sanción del proyecto de ley del señor diputado Carlos Saavedra Lamas sobre fomento del cabotaje nacional.—(*A la comision de lejislación*)

— El centro del cabotaje nacional solicita modificación al artículo 14 de la ley número 4926 sobre impuesto de puerto y anclaje.—(*A la comisión de presupuesto*).

— Tajan y Belicard solicitan modificaciones á la tarifa de avalúos. (*A la comisión de presupuesto*).

—Hilario Orlandini solicita un premio en tierras. - (*A la comisión de guerra*).

—Lorthiois frères reiteran una solicitud sobre exoneración de una multa.—(*A la comisión de presupuesto*).

—José R. Torres solicita venia para demandar á la nación.—(*A la comisión de negocios constitucionales*).

—La comisión encargada de erigir un mausoleo en el cementerio del norte al teniente general don Nicolás Levalle, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La asociación escuelas laicas de la Boca solicita un subsidio.—(*A la comision de presupuesto*).

—La comisión directiva de la adoración contínua del Santísimo Sacramento, de Córdoba, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión pro templo del Sagrado Corazón de Jesús de Córdoba, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—El presidente del asilo y colegio de la Vírgen del Milagro de Córdoba, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: María B. de Acosta Ahumada, Rosa Rodríguez Oliden, María Arenas de Ruibal, Nieves Rodríguez de Aguilar, Luisa S. de Sifredi, Jacinto González, Andrea N. Torres, Dominga D. de Perón, Benita Ponce de León, Juana R. de Rodríguez, Elía del Carmen Díaz Páez, Toribio Aráuz, María San Martín de Córdova, Juana Leiría de Warnes, Blanca F. de Biedma, Máxima T de Gómez, Eloisa Pereira de Guzmán, Ana, Justina y Apolinaria Gil Reynoso, Isabel Wilkes, Alcira Lavalle de Flores, Teresa Aldao de Sarmiento, Clementina, Mercedes y Pastora García, Micaela C Lobos y Mercedes Lobos, María T. de García, Adela Fernández, María Santillán de Maldonado.—(*A la comisión de peticiones*).

9

FERROCARRIL

EN LA PROVINCIA DE CORRIENTES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° El Poder ejecutivo mandará estudiar una línea de ferrocarril que partiendo de la ciudad de Corrientes pase por los pueblos de Santa Ana, San Luis y Caa-Catí, yendo á terminar en un empalme con la línea proyectada de San Miguel á Ituzaingó y Posadas, en el punto que resulte más conveniente.

Art. 2.° Autorízase el gasto de sesenta mil pesos de rentas generales para la ejecución de esta ley, el que se imputará á la misma.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Benigno Martínez—Juan Balestra—Federico L. Garrido—Juan R. Vidal—E. E. Breard.

Sr. Balestra—Señor presidente.

La línea cuyo estudio se proyecta, tendrá una extensión de 160 á 180 kilómetros. Cruzará una zona agrícola para penetrar después en los grandes quebrachales y llegar á Caa-Catí, que constituye una de las mejores regiones agrícolas de la provincia de Corrientes. De allí iría á empalmar con la línea proyectada de San Miguel á Ituzaingó y Posadas, de suerte que la capital de Misiones y la de Corrientes quedarían en comunicación directa.

El resultado de esa línea sería dar salida en la costa del Río Paraná á las importantes riquezas de esa región, hoy casi incomunicada por la fragosidad de los caminos. Como la salida de esos productos se haría por la ciudad de Corrientes, se obtendría así también el resultado de vigorizar la vida comercial de esa capital, bastante decaída por el aislamiento que le crea la falta de comunicaciones fáciles con la región cuyo movimiento comercial debiera atraer y condensar. Tratándose de una capital de provincia situada en la confluencia de los ríos Alto Paraná y Paraguay y en frente del Chaco—es decir en el punto más indicado para el intercambio de los productos paraguayos, brasileros y chaqueños que circulan por el Río Paraná, no puede ser indiferente para nadie un propósito que tiende á hacer de esa capital un lugar de condensación de la producción y el comercio de la provincia.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

10

MOCIÓN

FERROCARRIL MIDLAND

Sr. Acosta—Pido la palabra.

Hago moción para que el asunto de que se acaba de dar cuenta, relativo á la exoneración de derechos de importación para los materiales de una línea férrea en la provincia de Buenos Aires, solicitada por la empresa del ferrocarril Midland, sea tratado sobre tablas.

—Se aprueba esta moción.

11

MOCIÓN

INSTRUCCIÓN DE TIRO

Sr. Ruiz Díaz—Pido la palabra.

Es para hacer moción de preferencia sobre un proyecto que figura en la orden del día, página 484, asunto número 234, venido en revisión del honorable Senado, acordando los recursos necesarios para el fomento de la instrucción de tiro en la república.

Solicito de la honorable cámara que apoye esta moción, á fin de que ese asunto sea tratado en seguida del que acaba de obtener preferencia.

Sr. Fonrouge—No; en el orden de las preferencias.

Sr. Ruiz Díaz—Perfectamente.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción, para tratar el asunto indicado en el orden de las preferencias.

—Se vota y resulta afirmativa.

12

VARIAS MOCIONES

— a —

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Para hacer moción de que un asunto que está en la orden del día número 149, despachado por la comisión de obras públicas, sea considerado sobre tablas.

Se trata de un asunto corto, que apenas ocupará la atención de la honorable cámara por breve tiempo.

—Apoyado.

— b —

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Sólo por tratarse de algo que interesa á la provincia de Santa Fe, voy á hacer indicación para que, conjuntamente con el asunto que comprende la moción formulada por el señor diputado, la cámara resuelva tratar sobre tablas tres proyectos sobre concesiones de ferrocarriles entre aquella provincia y la de Córdoba, que figuran en las órdenes del día 107, 127 y 188, con despa-

cho de la comisión de obras públicas, y respecto de los cuales el miembro informante está dispuesto á dar las explicaciones que la cámara necesite.

—Apoyado.

— c —

Sr. Hernández (M.)— Pido la palabra.

Yo también, señor presidente, voy á permitirme hacer una moción para tratar sobre tablas cuatro créditos suplementarios del ministerio de guerra.

Uno de ellos con el objeto de favorecer á cinco mil conscriptos, que permanecen impagos, por no figurar la partida correspondiente en el presupuesto de este año; otro se refiere á obras paralizadas en el Campo de Mayo, y otros dos para el pago de sueldos, etcétera.

Estos asuntos están despachados por la comisión.

—Apoyado.

— d —

Sr. García Vieyra—Pido la palabra.

Hago moción para que se trate sobre tablas el despacho de la comisión de instrucción pública, que está en la página 209.

—Apoyado.

— e —

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra,

Parece que ha llegado el momento de que cada uno pida para su santo.

También yo voy á hacer moción para que se trate sobre tablas un proyecto que viene con sanción del Senado, reforzando la partida consignada en la ley 5038, á fin de terminar con la expropiación de los terrenos del Bajo, en Tucumán.

Sr. Presidente—La secretaría va á perder la cuenta de las mociones, si no las votamos...

Sr. Meyer Pellegrini— Pido la palabra.

Precisamente iba á solicitar de la secretaría la lectura de los diversos asuntos que han obtenido preferencia.

Sr. Secretario Ovando — ¿Los asuntos que han tenido preferencia en la sesión de hoy?

Sr. Meyer Pellegrini—Sí, señor: las mociones que acaban de formularse.

Sr. Secretario Ovando—Las mociones de preferencia formuladas son: la del señor diputado Vocos Giménez para el asunto 149; la del señor Crouzeilles, para tres ferrocarriles que están en las páginas 107, 127 y 188; la del señor Hernández, para tres créditos suplementarios....

Sr. Hernández (M.)—Cuatro.

Sr. Secretario Ovando — Para cuatro créditos suplementarios: la del señor García Vieyra referente al asunto 209 y la que acaba de formular el señor Van Gelderen.

Estas no han sido votadas todavía.

Las de los señores diputados Ruiz Díaz y Acosta han sido aprobadas por la cámara.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Hay dos asuntos que debieron tratarse sobre tablas en la sesión anterior, de manera que esos tienen preferencia, puesto que hemos pasado á cuarto intermedio.

Sr. Presidente — Indudablemente eso no se discute.

— f —

Sr. Meyer Pellegrini — Pido la palabra.

Con todo sentimiento, señor presidente, voy á oponerme, y pido que conste mi voto en contra, á las distintas mociones de preferencia y de tratar sobre tablas que acaban de formularse.

Me doy perfectamente cuenta del legítimo interés que tienen los señores diputados que acaban de formular esas mociones; pero creo que la cámara en conjunto debe tener el interés superior de imprimir á sus trabajos más regularidad, á fin de que puedan cumplirse las resoluciones que ha adoptado con anterioridad.

Quiero recordar á la honorable cámara que hay una moción pendiente de tratar los créditos suplementarios, para cuyo efecto se habían designado ya con anterioridad dos días especiales, que fueron ocupados precisamente en mociones de preferencia, que impidieron que estos asuntos pudieran tratarse.

He abierto al azar uno de los despachos de la comisión respecto á créditos suplementarios, y encuentro, señor presidente, que es realmente urgente, que es necesario para la buena marcha de la administración, hasta para el buen

nombre de nuestro gobierno, que la cámara se dedique cuanto antes á regularizar esta situación. Veo aquí en la página 352, créditos pedidos por el gobierno para pagar sueldos de maestros, cuentas de electricidad, cuentas de instalaciones, créditos particulares, peones de aduanas, etc., que convierten al gobierno argentino en un mal pagador, y esto sin culpa del mismo Poder ejecutivo, puesto que ha mandado oportunamente estos créditos suplementarios, pero que la cámara no ha tratado por haber invertido su tiempo en considerar otros asuntos.

Por otra parte, en sesiones anteriores se ha resuelto tratar los asuntos de obras públicas, dedicándoles preferente atención, y debido á las mociones de preferencia formuladas, tampoco han podido ser despachados importantes asuntos que interesan á todo el país.

En consecuencia, yo por mi parte, he de formular la moción de que los créditos suplementarios y las obras públicas se consideren con preferencia á todo otro asunto, una vez tratados los tres que han quedado pendientes en la última sesión; y que, recién después de ésto, se dé curso y se traten las distintas mociones de preferencia formuladas por los señores diputados, en el orden en que las han presentado.

Sr. Ruiz Díaz—Pido la palabra.

La moción del señor diputado por la Capital, importa dejar sin efecto las mociones de preferencia aprobadas por la cámara; de manera que esa moción es una reconsideración.

Sr. Meyer Pellegrini—Le recuerdo al señor diputado que las mociones de orden no se reconsideran. Pueden formularse todas las veces que se quiera.

Sr. Ruiz Díaz—Pero las mociones á que se refiere el señor diputado, ya están votadas.

Sr. Meyer Pellegrini—No me refiero á las mociones votadas, sino á las formuladas. Entre las votadas no hay más que una que se refiera á ferrocarriles.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

La cámara debe tratar los asuntos que ha resuelto considerar con preferencia, y después, el señor diputado, si lo cree oportuno, hará la moción que crea conveniente, respecto á los asuntos que ha indicado y que son de interés público, entre los cuales están los créditos referentes á instrucción pública y que votaremos también.

Sr. Meyer Pellegrini—Con anterioridad se había señalado la sesión de hoy para ocuparnos exclusivamente de todos los créditos suplementarios, y debido á las mociones de preferencia formuladas en sesiones anteriores, no han podido tratarse estos asuntos.

Creo, entonces, que lo justo y lo racional, es que esta sesión empiece con la consideración de los créditos suplementarios.

Sr. Presidente — Se votarán las mociones formuladas por su orden.

—Se vota la moción del señor diputado Vocos Giménez, y resulta afirmativa.

Sr. Meyer Pellegrini—Deseo saber si ha habido dos tercios de votos.

Sr. Secretario Ovando—No señor; tiene despacho de comisión.

— 8 —

Sr. Calvo—Pido la palabra.

Es para pedir á la comisión de legislación, se sirva dar preferencia á dos proyectos de ley, que aunque no son de mucha importancia, son sin embargo, muy justos: los relativos al retiro y jubilación de los agentes de policía, á objeto de que se puedan tratar antes de que termine el período ordinario.

Sr. Presidente — Queda advertida la comisión respectiva.

Se va á votar la moción del señor diputado Crouzeilles.

—Se aprueba.

Sr. Presidente—Se votará la moción del señor diputado Martín Hernández.

—Se aprueba igualmente.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado García Vieyra para tratar con preferencia el asunto número 209.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado Van Gelderen para tratar con preferencia el pro-

yecto venido en revisión del honorable Senado sobre desecación de los terrenos del Bajo de Tucumán.

—Se vota y resulta afirmativa

Sr. Meyer Pellegrini—Hago moción para que empiece esta sesión con los asuntos que quedaron pendientes en la última.

Sr. Presidente—Entiende la presidencia que no es necesario una resolución sobre ese punto.

Sr. Meyer Pellegrini—Debe empezarse con los créditos suplementarios y continuar con los demás asuntos.

Sr. Crouzeilles—Pero la cámara ha resuelto tratar sobre tablas otros asuntos.

Sr. Presidente—La moción de tratar sobre tablas tiene prelación sobre las de preferencias. De manera que la presidencia entiende que el orden á seguir es el siguiente: ocuparse de los asuntos que quedaron pendientes y que la cámara había resuelto tratar sobre tablas en la sesión anterior y en seguida de los asuntos que se ha resuelto en esta sesión tratar sobre tablas.

Sr. Meyer Pellegrini—Con arreglo al mismo criterio deben tratarse los créditos suplementarios cuya consideración es anterior á las mociones formuladas. Formulo pues moción, señor presidente, para que se traten sobre tablas los créditos suplementarios que están pendientes.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción formulada para tratar los créditos suplementarios en el orden de las mociones formuladas.

—Se vota y resulta afirmativa.

13

COMISIÓN ESPECIAL

MARINA MERCANTE Y CABOTAJE

Sr. Mitre—Pido la palabra.

El mensaje y proyecto de ley del Poder ejecutivo de que se ha dado cuenta hace un momento, y una iniciativa del señor diputado Saavedra Lamas presentada en sesiones anteriores, han puesto á la orden del día una de las cuestiones más importantes que pudieran ocupar la atención de la honorable cámara.

La República Argentina tiene extensas costas marítimas y los ríos más magníficos del mundo, y tiene al mismo tiempo la peor ley de cabotaje posible.

El estudio de este asunto requeriría más tiempo seguramente del que se puede disponer en el resto del período legislativo actual.

Con el objeto de ganar tiempo y de que la honorable cámara esté preparada el año que viene para resolver este asunto, hago moción para que se autorice á la presidencia á nombrar una comisión especial que estudie durante el receso el proyecto del señor diputado Saavedra Lamas y el que envía en este momento el Poder ejecutivo para que, en las primeras sesiones del año próximo, presente á la cámara un informe detenido sobre la cuestión.

El cabotaje nacional, que debiera ser un instrumento poderoso del comercio nacional y una escuela para la formación de marinos argentinos, es una institución en perpetua decadencia, abrumada por las trabas fiscales y sometida á una legislación anticuada que ni siquiera propende—todo lo contrario—á la difusión de la bandera nacional. Es necesario, pues, que el Congreso se ocupe de una cuestión que encierra puntos importantísimos de administración pública y de materia constitucional. El nombramiento de la comisión que propongo será un primer paso en este sentido.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

No he oído en todos sus términos la moción formulada por el señor diputado por la capital. Entiendo que propone el nombramiento de una comisión especial para que haga el estudio de este asunto, pero no sé si ha dicho que queda autorizada esta comisión para estudiar el asunto en el receso.

Sr. Presidente—Sí, señor.

Sr. Carbó—Entonces, estamos de acuerdo.

—Se vota la moción del señor diputado Mitre, y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—De acuerdo con la autorización conferida por esta votación, designo á los señores diputados Saavedra Lamas, Drago y Luro para formar la comisión especial que ha de estudiar los proyectos de cabotaje.

14

MOCIÓN

PUERTO EN EL QUEQUÉN

Sr. Cordero—Pido la palabra.

El despacho de la comisión de obras públicas referente á la construcción de un puerto en el Quequén es de verdadera é indiscutible importancia y utilidad.

Voy á permitirme hacer moción para que sea considerado en el orden de las preferencias ya acordadas á los despachos de la comisión de obras públicas.

Como esta moción no alterará en nada las resoluciones de la cámara, solicito el apoyo de mis honorables colegas.

—Suficientemente apoyada, se vota y aprueba esta moción.

15

MOCIÓN

ACADEMIA DE BELLAS ARTES

Sr. Piñero—Pido la palabra.

La sanción del despacho relativo á la construcción de un edificio monumental destinado á la academia nacional de bellas artes es reclamada con positiva urgencia.

El museo y escuela de bellas artes están instalados en el antiguo edificio del Bon Marché que ha sido últimamente enagenado á una empresa de ferrocarril; de manera que tienen que desalojarla; y ya tienen la cédula del desalojo.

Esta es una razón de urgencia, pero hay otras además. El museo de bellas artes tiene gran parte de los elementos artísticos adquiridos en Europa en depósito en los sótanos de la misma casa en que está instalado; es decir, que le sucede al museo de bellas artes algo parecido á lo que le pasa á nuestro ejército, que tiene sus armamentos embalados y guardados en el arsenal.

Hay otra razón de urgencia, entre las muchas que existen, pero una de las principales es ésta. La colectividad francesa patrocinada por el ministro francés, ha ofrecido al gobierno de la nación regalarle una colección de calcos esculturales, que comprenden todas las épocas de la historia, desde la antigua civilización egipcia hasta nuestros días. Es realmente un tesoro precioso y de un valor inapreciable para una escuela; pero estas colecciones requieren un local apropiado.

Todas estas consideraciones me parecen bastantes para demostrar la conveniencia de tratar este asunto, cuya sanción, por otra parte, no requiere más que una simple lectura, porque ha sido perfectamente estudiado por especialistas y tiene ya la aprobación del Senado.

Hago moción, pues, para que sea tratado inmediatamente.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se votará la moción del señor diputado.

—Es aprobada.

Sr. Piñero—Mi moción es para que se trate inmediatamente.

Sr. Presidente—Inmediatamente.. en el orden de las mociones ya sancionadas. Este es el principio universal.

16

MOCIÓN

Sr. del Barco—Pido la palabra.

Voy á hacer también una moción para que se trate con preferencia un asunto del que ya había resuelto ocuparse la cámara, y que no fué discutido por no encontrarse el expediente en ese momento.

Es el asunto número 64.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

17

CASA DE ESTUDIANTES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Acuérdase á la confederación universitaria la suma de cien mil pesos moneda nacional ($ 100.000 m/n) para la cons-

trucción del edificio que levantará en la capital de la República, destinado á «Casa de estudiantes».

Art. 2º Este gasto se atenderá de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3º Comuníquese, etc.

Septiembre 16 de 1908.

A. C. Escobar.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Señor presidente: Seré breve al fundar este proyecto, pues los señores diputados se habrán impuesto detalladamente de ello por la crónica diaria. Me refiero al movimiento llevado á cabo por la juventud universitaria, tendiente á constituir una confederación, tarea que ha sido coronada con el más franco y feliz de los éxitos.

La unión de los universitarios fué una de las quimeras que alimenté con todo calor y apasionamiento durante mi vida estudiantil, y al encontrarla convertida en realidad, desde mi banca de diputado, saludo su advenimiento con todo alborozo y le tributo mi más decidido y entusiasta aplauso.

La confederación universitaria, constituída por todos los centros estudiosos, será el exponente de la solidaridad perfecta que reina entre la juventud; conjunción de ideas y fuerzas que van hacia un objetivo común; y la casa de los estudiantes, levantada por la confederación, será el hogar de todos ellos, será donde encontrarán estímulo los decaídos, amor al estudio los indiferentes, afecto y amistad leal y sincera los retraídos y en fin, señor presidente, los desheredados, aquellos que no pueden costear sus estudios, encontrarán, libros, casa y lo indispensable para no desmayar en el áspero camino de la vida, y poder subvenir á sus más premiosas necesidades.

Encontrarán allí: gimnasio, biblioteca, imprenta, librería á precios reducidos, salón de conferencias; la casa toda, estará á disposición de la juventud estudiosa. Pero para llevar á buen término tan noble y altruista empresa, no basta la bolsa estudiantil, siempre exígüa, siempre exhausta.

Imitemos, pues, á los profesores de las facultades, que han contribuido generosamente con su óbolo; á la misma universidad de Buenos Aires, que ha donado 15 000 pesos y á los diputados de la Francia, que en un caso análogo al presente, votaron 200.000 francos. No permanezcamos impasibles ante este movimiento general; el Congreso argentino debe aportar su contingente pecuniario y su palabra de aliento debe dejarse sentir, llena de vibraciones intensas, á fin de contribuir al desarrollo de aquel laboratorio intelectual, donde concluirá de moldearse el carácter nacional, que en tiempo no lejano, nos hará llegar á ocupar el rango que nos corresponde entre las grandes colectividades humanas.

Es por ello que espero confiado que mis honorables colegas presten su aprobación á este proyecto, que no sólo es benéfico para una clase social, la estudiantil, sino que también halaga los más puros sentimientos del patriotismo.

He terminado. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública.

18

PROHIBICIÓN DEL JUEGO

DE LA LOTERÍA Y DE LAS CARRERAS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Desde el 31 de diciembre del corriente año de 1908 queda prohibido el juego de la lotería en la capital de la república y en los territorios federales.

Art. 2º Queda igualmente prohibida la venta de billetes de loterías extranjeras ó de cualquier estado argentino.

Art. 3º Son infractores del artículo anterior, tanto los que vendan como los que compren billetes de lotería, que incurrirán en una multa de mil pesos nacionales la primera vez. La reincidencia será castigada con dos meses de prisión.

Art. 4º Quedan prohibidas las carreras á discreción en la capital de la república.

Art. 5º El ministerio del interior determinará el período del año durante el cual se efectuarán las carreras, los días de fiesta en que éstas deban efectuarse, no pudiendo ser más de una vez por semana, y el número de carreras que se correrán cada día.

Art. 6º Las limitaciones del artículo anterior deben responder estrictamente á la condición de que el producido de las carreras suministre los recursos necesarios para sostener con holgura al Jockey Club de esta capital, como centro de recreo propio de una socie-

dad culta y para impedir el juego desenfrenado como existe actualmente.

Art. 7° A los efectos del cumplimiento de esta ley créase bajo la dependencia del ministerio del interior, una oficina llamada «inspección de carreras y de juego», compuesta de un inspector general y de cuatro subinspectores con el sueldo respectivamente de 500 y 250 pesos mensuales, que se pagarán del producido de las carreras.

Art. 8° Quedan prohibidas las rifas, bazares, tómbolas, aun con propósito de beneficencia, sin permiso especial otorgado por el ministerio del interior previo informe de la oficina de inspección de carreras y de juego.

Art. 9° Comuníquese, etc.

Antonio F. Piñero.

Septiembre 18 de 1908.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Este es el mismo proyecto que presenté á la honorable cámara hace dos años y sus fundamentos están extensamente expuestos en el «Diario de sesiones».

Vuelvo á presentarlo, porque ha caducado en virtud de la ley que lleva el nombre del diputado por la capital, señor Olmedo. De manera que no hago sino ratificar aquél.

—Apoyado, pasa á la comisión de legislación.

19

FERROCARRIL CENTRAL NORTE

Sr. Terán—Pido la palabra.

Sólo motivos de grande urgencia pueden decidirme, por el interés público que representan, á molestar á la cámara por brevísimos instantes.

Conoce la honorable cámara el proyecto venido en revisión destinando la suma de 8.000.000 de pesos para tren rodante del ferrocarril central norte.

A raíz de una interpelación al Poder ejecutivo, éste envió un mensaje perfectamente fundado, encareciendo la necesidad y urgencia de votar ese crédito, porque estamos expuestos á que toda la región norte se encuentre privada en absoluto de un servicio medianamente correcto por parte de ese ferrocarril.

El señor diputado López Mañán presentó hace ya quince días á esta cámara una moción para que ese asunto fuera tratado sobre tablas; pero pasó á comisión, ante la promesa que se hizo de que sería despachado inmediatamente, y que no podría perjudicarse por una demora de seis ú ocho días. Hasta ahora el despacho de la comisión de presupuesto no ha sido presentado.

Hago presente esto á efecto de que la cámara se penetre de la importancia del asunto é incite el celo de esa comisión, á fin de tener un pronto despacho para que el proyecto pueda ser tratado en las sesiones de este año.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Para hacer una simple observación.

La comisión de presupuesto no ha incurrido en ninguna demora y no necesita incitación de celo de parte del señor diputado ni de ningún otro.

La comisión ha estudiado con proligidad y con la mayor conciencia posible el proyecto en cuestión, y precisamente, su despacho debe entrar á la cámara en esta sesión ó en la próxima, pues ha sido formulado ayer, de acuerdo con los señores ministros de hacienda y de obras públicas, concediendo recursos para todos los ferrocarriles.

Con esto, me parece que quedará satisfecho el señor diputado.

Sr. Terán—En absoluto y me felicito de que el asunto venga pronto á la cámara.

20

CENSO AGROPECUARIO

Sr. Presidente—En la reunión anterior quedó pendiente el asunto referente á un crédito para la terminación del censo agropecuario que fué informado.

—Sin observación se aprueba en general y en particular, el siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Abrese un crédito extraordinario al ministerio de agricultura por la suma de trescientos mil pesos moneda nacional ($ 300.000) para los gastos que ocasione la terminación del censo agropecuario de la república, ordenado por ley núm. 5292.

Art. 2° Comuníquese al Poder ejecutivo.

21

OBRAS DE SALUBRIDAD

EN LA CIUDAD DE LA RIOJA

Sr. Secretario Ovando—Corresponde tratar el asunto á que se refiere la moción del señor diputado García, reiterada por el señor diputado Van Gelderen.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado, autorizando al Poder ejecutivo para la construcción de cloacas domiciliarias en la ciudad de La Rioja, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 16 de 1908.

Emilio Mitre—M. Van Gelderen—Marcial R. Candioti.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para proceder en la ciudad de La Rioja á la construcción de cloacas domiciliarias con desagüe á cámaras sépticas y pozos absorbentes, de acuerdo con las condiciones establecidas por la ley número 4158.

Art. 2º A los efectos del pago de las obras se dividirán éstas en dos secciones. La primera sección está constituída por la cámara séptica, el pozo absorbente y las obras accesorias de ambas construcciones y su costo será cubierto con la parte de los recursos arbitrados por la ley número 4158, pertenecientes á la provincia de La Roja, que no sean necesarios para hacer el servicio de la deuda que se haya contraido para construir y terminar definitivamente las obras de provisión de agua potable.

Art. 3º La segunda sección de las obras de salubridad domiciliarias, estará constituída por todas las demás instalaciones, con excepción de las que comprenden la primera sección, y su costo será abonado por los vecinos en la forma convenida por el Poder ejecutivo y el gobierno de la provincia de La Rioja.

Art. 4º Para cubrir los gastos que demande el cumplimiento de esta ley se ampliará en (pesos 500.000) quinientos mil pesos la emisión de títulos ordenada por la ley número 4158. Se autoriza igualmente al Poder ejecutivo para invertir en la construcción de las cloacas domiciliarias hasta el completo saneamiento de la ciudad, las sumas que se recauden por amortización del costo de las obras construídas.

Art. 5º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires á 12 de septiembre de 1908.

JOSÉ E. URIBURU.
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Para informar brevemente á nombre de la comisión de obras públicas, me bastará manifestar que el proyecto originario, venido en revisión del honorable Senado, autoriza la ampliación de la ley número 4158 en la suma de 500.000 pesos para dotar á la ciudad de La Rioja de obras de salubridad.

El plan que ha adoptado es el de cámaras sépticas y pozos absorbentes. Omito explicar lo que esto significa, pues es bien conocida la manera cómo se hace la licuación de la materia cloacal en este sistema de cámaras; recordaré que el subsuelo de La Rioja es de los más aparentes para esta clase de obras, y que los fondos que se han de emplear tienen ya un depósito de doscientos mil pesos, como producido de la lotería, para atender á los gastos de intereses y amortización que demandan las obras.

Si algún señor diputado tuviera alguna observación que hacer en particular, tengo á la mano todos los antecedentes para poder suministrar cualquier dato que sea necesario.

He dicho. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el despacho y es aprobado en general y en particular.

Sr. Presidente—Queda definitivamente sancionado.

22

VARIAS VENIAS

PARA DEMANDAR Á LA NACIÓN

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de negocios constitucionales ha estudiado la modificación introducida por el honorable Senado al proyecto de ley que le fué pasado en revisión por esta honorable cámara, acordando venia para demandar á la nación á los señores Leandro García, Luis Giménez, Daniel Cacace, Javier Dumic, Juan Risso, Sepp Hnos. y Cía., Luis y Huser; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja aceptéis dicha modificación.

Sala de la comisión, agosto 26 de 1908.

P. Olaechea y Alcorta.—M. B. Gonnet—C. Saavedra Lamas J. Cárlos Crouzeilles—J. M. Olmedo.

Buenos Aires, agosto 8 de 1907.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados,

Tengo el honor de comunicar al señor presidente que habiendo considerado el honorable Senado en sesión de la fecha, el proyecto de ley en revisión acordando á varias personas venia para demandar á la nación, ha tenido á bien aprobarlo, con la única modificación de suprimir entre ellas al señor don Luis Giménez.

Dios guarde al señor presidente.

BENITO VILLANUEVA.
Adolfo J. Lobougle,
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Acuérdase á los señores Leandro García, Luis Giménez, Daniel Cacace, Javier Dumic, Juan Risso, Sepp Hnos. y Cía., Luis y Huser (expedientes P. número 549—año 1894 y P. núm. 69—año 1905) la venia que solicitan para demandar á la nación.

Art. 2.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 20 septiembre de 1905.

ALEJANDRO CARBÓ.
A. M. Tallaferro.
Prosecretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

La honorable cámara me va á permitir que produzca un sólo informe respecto de los varios despachos relativos á venias.

A más del despacho de que se acaba de dar lectura, hay otros que se refieren á las solicitudes del doctor Rafael Peña, de la sucesión de don Ramón Santamarina y del señor Rafael Escriña Bunge.

El doctor Rafael Peña solicita del honorable Congreso venia para demandar al gobierno nacional en virtud de una resolución negativa que ha expedido el Poder ejecutivo ante una reclamación que ha hecho el referido señor, relativa á su estado militar; la sucesión de Ramón Santamarina, en virtud de haber obtenido también una resolución negativa del Poder ejecutivo en una reclamación sobre indemnización de terrenos de los cuales se dice ha sido despojada; y el señor Rafael Escriña Bunge, por habérsele obligado á sacrificar una tropa de ganado en los mataderos de la capital, refiriéndose este caso á la aplicación de la ley de policía sanitaria animal.

El otro despacho comprende varias solicitudes de venia para demandar á la nación. Este asunto fué originariamente sancionado por esta honorable cámara. Pasado en revisión al honorable Senado, éste aceptó el permiso de venia para todas las solicitudes, con excepción de uno sólo, el del señor Jiménez. Respecto de las venias aceptadas, ellas cuentan con el consentimiento de una y otra cámara.

En lo que se refiere á la del señor Giménez, en obsequio á la brevedad y dado el poco tiempo de que la cámara dispone en este momento, voy á decir sencillamente que dicho señor solicitó, en su carácter de liquidador de la comisión de la exposición continental de 1882, el pago, por parte del gobierno de la nación, de una cantidad mayor de 30.000 pesos, como déficit producido en los gastos de aquella exposición. La reclamacion, según el peticionante, estaba autorizada por las leyes 1117 y 1110, la primera que aportaba un subsidio de 100.000 pesos para gastos de ese torneo, más 30.000 pesos destinados especialmente para estimular y ayudar la colección de materias primas y artículos de elaboración nacional de toda la república; y la segunda que autorizaba

al Poder ejecutivo para conceder á la comisión de la exposición exoneración del pago de derechos de aduana por los materiales que se introdujeron destinados exclusivamente á la construcción del edificio de la exposición, no pudiendo pasar de 6.000 pesos el importe de derechos.

El honorable Senado ha rechazado por segunda vez ese pedido, puesto que la primera fué el año 1900, y la segunda en las sesiones de este año, oponiendo una excepción de pago, según documentos que se han leído en aquel cuerpo, provenientes de la tesoreria general y de la contaduría de la nación, en virtud de los cuales consta que esa suma de dinero ha sido integramente abonada á las personas á quienes debía serlo, las cuales han rendido debida cuenta de los gastos.

A esta razón de carácter legal, la comisión debe agregar las de carácter constitucional que conjuntamente fundan su despacho.

El principio que rige esta materia está consagrado en la ley 3952, la cual al establecer una excepción á la jurisprudencia constante de que la nación no puede ser llevada á juicio sino con su consentimiento expresado al efecto por el órgano de sus poderes competentes, autorizando á los tribunales federales para conocer de las acciones civiles que se deduzcan contra la nación en su carácter de persona jurídica, es decir, como persona del derecho privado, reconocida por la ley civil, en cuya virtud contrae obligaciones y adquiere derechos, esa ley, decía, ha reconocido el principio de que para el caso que la resolución judicial sea condenatoria contra la nación, esa resolución tendrá un carácter meramente declaratorio, limitándose al simple reconocimiento del derecho que se pretende.

Pues bien, es el caso que el Poder ejecutivo ha reconocido de legítimo abono por decreto de 1889 y 1900, el crédito que persigue el señor Giménez. De manera que, aunque los informes de contaduría y el mensaje del Poder ejecutivo están en contradicción, hay de parte del poder administrador el reconocimiento que el solicitante pretende obtener de la justicia.

Aunque la resolución del honorable Senado reviste un carácter negativo, en cuanto ningun proyecto de ley desechado totalmente por una de las cámaras puede repetirse en las sesiones de ese año, tal resolución no importa una revocación de los decretos del Poder ejecutivo, sino simplemente el ejercicio de atribuciones privativas del Congreso, pues es bien sabido que el gobierno federal provee á los gastos del tesoro de la nación con los fondos que en el artículo 4.º establece; á una de las ramas del gobierno federal, ó sea al Congreso, le acuerda la facultad de arreglar la deuda interna y externa de la nación, y por último, al Poder ejecutivo corresponde la facultad de percibir las rentas del estado é invertirlas de acuerdo con las leyes generales y la de presupuesto.

Por estas lijeras consideraciones la comisión aconseja la aceptación de la modificación hecha por la otra cámara.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

Sr. Crouzeilles—Es entendido que queda eliminada la venia al señor Giménez.

23

VENIAS

PARA DEMANDAR Á LA NACIÓN

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de negocios constitucionales ha estudiado la solicitud de venia para demandar á la nación, presentada por el señor Rafael Escriña Bunge; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados,

Artículo 1.º Concédese al señor Rafael Escriña Bunge la venia que solicita para demandar á la nación.

Art. 2.º Comuníquese al Poder ejecutivo

Sala de la comisión, agosto 26 de 1908.

P. Olaechea y Alcorta.—Manuel B. Gonnet.—J. M. Olmedo.—C. Saavedra Lamas Juan C. Crouzeilles.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de negocios constitucionales ha estudiado la solicitud de venia para demandar á la nación presentada por el señor Rafael Peña; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Concédese al señor Rafael Peña la venia que solicita para demandar á la nación.

Art. 2.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 26 de 1908.

P. Olaechea y Alcorta.—M. B. Gonnet. —Juan Carlos Crouzeilles. —J. M, Olmedo.—C. Saavedra Lamas.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de negocios constitucionales ha estudiado la solicitud de venia para demandar á la nación presentada por el señor Aquilino Ochagavía en representacion de la señora Ana I. de Santamarina; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Concédese á la señora Ana I. de Santamarina la venia que solicita para demandar á la nación.

Art. 2.° Comuníquese al Poder ejecudvo.

Sala de la comisión, agosto 26 de 1908.

P. Olaechea y Alcorta.—Manuel B. Gonnet. —J. M. Olmedo. —C. Saavedra Lamas.—Juan C. Crouzeilles.

—Se aprueban sin observación los tres despachos que anteceden.

Sr. Presidente — Han terminado las venias.

Vienen ahora los asuntos que se ha resuelto tratar sobre tablas.

24

FERROCARRIL

EMPRESA MIDLAND

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto ha tomado en consideración la solicitud presentada por el gobierno de la provincia de Buenos Aires, pidiendo para la empresa «Midland de Buenos Aires» concesionaria de una línea férrea entre Avellaneda y Adolfo Alsina, la libre introducción de los materiales necesarios para la construcción y explotación de esta línea en las mismas condiciones acordadas á otras empresas; y por las razones que aducirá su miembro informante tiene el honor de insistir en su despacho anterior.

M. M. Padilla.—Aurelio Gigena. —F. Castañeda Vega.—Z. Cantón. —E. E. Bréard.—Julián V. Pera.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto ha tomado en consideración la solicitud presentada por el gobierno de la provincia de Buenos Aires, pidiendo para la empresa «Midland de Buenos Aires», concesionaria de una línea férrea entre Avellaneda y Adolfo Alsina, lalibre introducción de los materiales necesarios para la construcción y explotación de esta línea en las mismas condiciones acordadas á otras empresas; y por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros presteis vuestra sanción al siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para que exonere por el término de veinte años, contados desde el 16 de junio de 1905, fecha del contrato relativo á la concesión del ferrocarril, otorgada por ley número 4417, del pago de impuestos nacionales á los materiales destinados á la construcción y explotación de la línea del ferrocarril Midland de Buenos Aires, entre Avellaneda y Adolfo Alsina, que la industria naciona no produzca.

Art. 2° En compensación de las franquicias que se le otorgan, la empresa quedará obligada á hacer una rebaja del cincuenta por ciento en las tarifas ordinarias en los transportes de empleados, tropas ó materiales que se conduzcan ó viajen por cuenta del

gocierno nacional, como también en los telegramas oficiales.

Art. 3º Los aparatos del telégrafo serán los mismos que los del telégrafo nacional.

Art. 4º La empresa estará obligada gratuitamente:

1 A transportar en departamentos especiales las valijas de la correspondencia y los empleados que la conduzcan. Si las necesidades del servicio lo exigieren á juicio del Poder ejecutivo, la empresa estará obligada á colocar en todos los trenes correos un coche especial destinado exclusivamente al transporte de la correspondencia, el cual deberá reunir todas las condiciones para su clasificación.
2 A permitir la construcción de líneas telegráficas del estado á lo largo de la vía, en su propio terreno.
3 A tender paralelo á su línea y en toda su extensión un hilo telegráfico que será entregado al gobierno para su explotación, en carácter de donación, quedando la empresa encargada de su conservación, sin cargo alguno para el Estado.
4 A destinar un local especial, en las estaciones principales, para el servicio de correos y telégrafos.
5 A permitir el empalme del telégrafo nacional con sus líneas.

Art. 5º El empleo de los materiales que se introduzcan libres de derecho para construcción y explotación de la línea, serán inspeccionados por el ministerio de obras públicas, siendo de cuenta de la empresa los gastos que ocasione la inspección.

Art. 6º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, á 12 de septiembre de 1907.

A. Carbó—J. M. Terán—Luis Lamas—O. Iturbe — Antenor Alvarez—Guillermo P. Olivera—Miguel M. Padilla—Mariano A. Pinedo.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra. Para informar á nombre de la comisión de presupuesto sobre el proyecto de que acaba de darse lectura.

La provincia de Buenos Aires acordó con fecha septiembre de 1904 una concesión á la empresa que se denomina Midland para extender una línea de ferrocarril desde Avellaneda hasta Adolfo Alsina, dentro de las prescripciones de la ley orgánica de los ferrocarriles económicos vigente en esa provincia.

Establece el artículo 3º de la expresada ley, que la autoridad administrativa solicitará del excelentísimo gobierno de la nación la libre introducción de los materiales necesarios para la construcción y explotación sucesiva de los ferrocarriles concedidos. De acuerdo con esa prescripción, la compañía ha financiado su operación en Europa; ha realizado un contrato definitivo; ha comenzado los trabajos; hay ya en explotación cincuenta y cinco kilómetros de vía entregada al servicio público; doscientos cinco kilómetros de terraplenes concluídos y trescientos kilómetros más de vía en construcción.

Ocurrió, como consecuencia de la concesión, que la provincia de Buenos Aires vino á solicitar la exoneración de derechos á la Cámara de diputados en junio de 1907; y la anterior comisión,—compuesta por los diputados Carbó, Pinedo, Lamas, Alvarez, Iturbe y el actual presidente de la misma, doctor Padilla, considerando que esta concesión afectaba intereses de la provincia de Buenos Aires, cuyo crédito en el extranjero era necesario conservar, y dados los antecedentes de numerosas concesiones semejantes acordadas á otras compañías provinciales,—creyó justo acordar la exoneración de esos derechos.

La comisión, á cuyo nombre informo, no ha hecho más que reproducir el despacho del 11 de septiembre de 1907 que adopta en todas sus partes.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Siento tener que oponerme á este despacho, señor presidente, por constituir una excepción á la ley general de ferrocarriles en favor de una empresa que no creo necesite de este favor.

Por la ley general, todas las empresas de ferrocarriles están exceptuadas del pago de los derechos de aduana y de todo impuesto, á condición de que paguen á su vez una contribución del 3 % de sus utilidades para la construcción de puentes y caminos en las regiones recorridas por las líneas.

Esta empresa, que como ha dicho el señor miembro informante de la comisión, ha sido provincial, ahora se nacionaliza, en parte, al sólo objeto de los beneficios de la ley y sin aceptar las cargas que la misma ley impone y que son bien llevaderas.

Según tengo bien entendido, por informaciones extraoficiales, dos empresas ferrocarrileras, el ferrocarril del

Oeste y el ferrocarril del Sud de Buenos Aires—dos empresas poderosas — han tomado los intereses del Midland de Buenos Aires bajo su administración adelantando todos los fondos necesarios para concluir las construcciones á que la empresa está obligada.

Con padrinos tan poderosos, me parece que no sería una exigencia desmedida que la compañía estuviera sometida, como todas las demás, á las prescripciones de la ley general.

Simultáneamente con este asunto, vino á la consideración del Congreso otro de idéntica naturaleza. El ferrocarril al Pacífico obtuvo una concesión provincial, otorgada á Eduardo Schoo y compañía, de un ferrocarril entre Bahía Blanca y Patagones, con un ramal. La empresa del Pacífico solicitó acogerse á la ley nacional de ferrocarriles, aceptando sus cargas, al mismo tiempo que pedía sus beneficios. Este me parece que es el camino derecho y el mismo que el Congreso debe trazar á esta clase de gestiones; en lo cual no hace sino imponer el cumplimiento de la ley en forma igual para todos.

Yo no tengo inconveniente en que se otorgue la exoneración de derechos de aduana, tal como el proyecto de la comisión lo establece; pero á condición de que, al mismo tiempo, se establezca que las compañías están obligadas á pagar la contribución de tres por ciento correspondiente á todos los ferrocarriles que se acojan á los beneficios de la ley nacional.

Por esta razón, daré mi voto en contra del proyecto, si la comisión no acepta este agregado; ó á favor del mismo, si la comisión acepta que el agregado se introduzca en el despacho.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Para contestar las observaciones que hace el señor presidente de la comisión de obras públicas.

No se trata de hacer una excepción con una empresa de ferrocarril, del punto de vista de las exigencias de la ley que, á justo título, se conoce con el nombre de su autor: ley Mitre.

Se trata, al revés, de impedir una excepción que consistiría en que la ley Mitre tuviera efecto retroactivo á un año anterior á su sanción. Antes que la provincia de Buenos Aires acordara la concesión, se vendió ésta en Europa, se susbcribió el respectivo contrato y se comenzaron las obras. La excepción estaría en obligar á una empresa á someterse á una ley que no existía en la época en que le fué otorgada la concesión respectiva; es decir, en la época en que comenzó su derecho.

Aun cuando tengo el más alto respecto por la opinión de mi distinguido colega por la Capital, me voy á permitir leer sus propias palabras, vertidas en la discusión que tuvo lugar aquí al tratarse un asunto semejante á éste, hace cuatro sesiones.

El señor diputado decía lo siguiente:

«De manera, señor presidente, que las compañías de ferrocarriles— y esto es bueno entenderlo una vez por todas— que existían cuando la ley 5315 se dictó, no están regidas por sus cláusulas», etc. —(*Diario de sesiones*, página 603).

Por consiguiente, teniendo en cuenta las mismas palabras del autor de la ley Mitre é importando, como he dicho, dar á dicha ley un efecto retroactivo, al intentar aplicarla con respecto á concesiones acordadas con anterioridad á su vigencia, la comisión no acepta la modificación propuesta.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

El efecto retroactivo, según se desprende de las palabras del señor diputado, sería la exigencia del pago de la contribución de tres por ciento de las utilidades á la empresa Midland, pero no sería la exoneración del derecho de aduana. No veo la lógica.

Yo, por mi parte, no creo que se le debe imponer á la compañía de que se trata que se acoja á las cláusulas de la ley de ferrocarriles; pero si la compañía viene á solicitar los beneficios de la ley, justo es que acepte al mismo tiempo las cargas.

Sr. Cantón (Z.) — La compañía no ha solicitado los beneficios de la ley Mitre, porque no existía esta ley en la fecha en que se presentó — junio de 1906—á la cámara solicitando la exoneración de derechos. Solicita pura y simplemente lo que se ha concedido á todas las compañías de ferrocarriles y á todos los particulares que, sin mayor responsabilidad, han obtenido concesiones para ir á negociarlas en el extranjero y á quienes siempre se les ha acordado la exoneración de derechos.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Yo deseo fundar brevemente mi voto á favor del despacho.

Efectivamente, se trata de un ferrocarril que ha empezado á construirse en la provincia de Buenos Aires y que

está llamado á prestar grandes servicios.

Como decía el señor miembro informante, en todas las concesiones de ferrocarriles, muchas de las cuales se hacen completamente en el aire, se registra un artículo en que se establece la exención de todo derecho á los materiales que se importen con destino á su construcción y explotación.

Yo no veo, la razón por qué un ferrocarril como éste, que cruza la provincia en una zona de bastante importancia, se le quiera someter al torniquete de esta ley. Se dice que el ferrocarril no está hecho; pero posiblemente llegará el momento en que la empresa podrá hacerlo.

Se trata de que esta empresa sea medida con la misma vara que las demás. Si mañana ocurre la presentación de un particular solicitando exoneración de derechos de aduana para maquinarias ó útiles necesarios para implantar una industria en el país, la cámara, que nunca ha hecho cuestión á este respecto, estoy seguro que liberalmente ha de acceder á lo que se le pide.

Por esta razón, yo voy votar por el despacho de la comisión de presupuesto, porque creo que no hay razón ninguna para que esta compañía sea tratada de una manera tan injusta, cuando tanta liberalidad se ha tenido para otros ferrocarriles mucho más ilusorios que éste.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Yo no pido sino la aplicación de la ley; lo mismo á esta compañía que á cualquier otra.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Yo he subscripto el despacho de la comisión de presupuesto conjuntamente con los demás colegas de la misma; y siento que la altura de las sesiones no nos permita tratar el asunto con toda la amplitud que fuera necesario. Quiero expresar brevísimamente los fundamentos que, á mi juicio, autorizan la sanción que ha propuesto la comisión, fundamentos que difieren en cierta manera de los que acaba de mencionar el miembro informante.

Yo creo que la ley nacional de ferrocarriles 5315 se aplica, y debe aplicarse con todo rigor, á las concesiones que se acuerden por el gobierno nacional, á los ferrocarriles nacionales, pero que no puede extenderse en todos los puntos que ella abarca, á las concesiones que se otorgan por los gobiernos de provincia dentro de sus territorios respectivos, á las cuales es conveniente acordar todas las ventajas posibles, sin imponerles las restricciones que esta ley establece.

Para concretar voy á referirme á algunos antecedentes que conozco desde el tiempo en que tuve que actuar en esta materia en la provincia de Santa Fe. Hay allí puntos de la provincia donde la construcción de los ferrocarriles no sólo debe hacerse estimulada con la exoneración de derechos nacionales, provinciales y municipales sino también con toda clase de beneficios, como donación de tierras fiscales y hasta primas en dinero, buscando de esta manera, por medio del ferrocarril, concluir de una vez con esa vergüenza nacional, que son los malones del Chaco.

Yo entiendo que si se pretendiera aplicar á las líneas provinciales los preceptos de la ley 5315, se pondría una restricción á los gobiernos de provincia, y especialmente al de la provincia de Santa Fe, sobre las condiciones en que podrían otorgar estas concesiones. Hay además ramales de ferrocarriles que solo sirven á una propiedad particular y otros ramales de muy corta extensión, y á los cuales, si no se les acordase esta exoneración de derechos en la forma que hasta ahora se les ha venido acordando, importaría suprimirlos en absoluto y quitar de hecho la facultad á las provincias para otorgar estas concesiones de ferrocarriles. No habría quien pensase en solicitar de ningún gobierno de provincia la concesión de estas pequeñas líneas de interés local, si esos ferrocarriles no habrían de gozar del beneficio de la exoneracion de los derechos de aduana. Por eso, me parece más justo que la nación renuncie á cobrar esos derechos, para fomentar la construcción de ferrocarriles, cuando las provincias, por su parte, están dispuestas á acordar no sólo la exoneración de impuestos provinciales y municipales, sino también muchas otras ventajas, como la anteriormente establecida.

Por consiguiente, creo que la concesión que ahora se discute, en que la provincia de Buenos Aires ha comenzado por otorgar la exoneración de impuestos provinciales y municipales, debe merecer, también, de parte del Congreso, la aprobación, en cuanto se refiere á los impuestos nacionales, porque hay que tener presente, también, los

beneficios que la ley 5315, la ley Mitre, establece imponiendo una retribución de 3 por ciento á las empresas que quieran acogerse á ella. Dentro de ese 3 por ciento no está incluída solamente la exoneración de los derechos de importación, sino también la exoneración de los derechos provinciales y municipales, que comprende la retribución por parte de las empresas de lo que les corresponderia en razón de los impuestos que deberían percibir la provincia y la municipalidad. Por consiguiente, estimo que es una injusticia que en este caso, cuando ya la empresa tiene la exoneración de los impuestos provinciales y municipales, se le imponga el 3 por ciento total, también, solo en lo que se refiere á los derechos de importación.

Por estas razones, y resuelto como estoy á que en las concesiones de la nación se respeten las cláusulas de la ley 5315, que es reglamentaria de las concesiones de ferrocarriles; y en lo que se refiere á las concesiones provinciales,—convencido de la necesidad de la concurrencia de las provincias con la nación para la construcción de estas obras, como en todas las demás de progreso para el país,—he de mantener la facultad de las provincias para hacer estas concesiones; por estas razones, digo, voy á apoyar el despacho de la comisión, aunque difiriendo en cuanto á sus fundamentos.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Yo no disiento en que se le acuerde la exoneración de los derechos de aduana á esta compañía; por el contrario, me parece una manera muy regular y cómoda para el gobierno nacional de contribuir al desarrollo de los ferrocarriles en la república.

Lo que me parece que con justicia exijo es que esta compañía pague, como todas las que gozan de análogos privilegios, la contribución del 3 por ciento que marca la ley para todos los ferrocarriles nacionales.

Creo que la omisión de esta cláusula en el despacho que nos ocupa no está justificada, importaría una excepción á la regla general y sería un positivo perjuicio para las localidades servidas por esta línea, porque el impuesto de 3 por ciento que fija la ley está destinado á construcción de puentes y caminos en los municipios cruzados por la línea; de manera que si este impuesto no se hace efectivo esas localidades quedarán privadas de un positivo beneficio, tal vez de la única renta que, en realidad, se aplique á la construcción de caminos tan necesarios, tan indispensables para la vida de los municipios.

Yo estoy completamente de acuerdo en que las provincias tienen perfecto derecho para otorgar concesiones de ferrocarril; y en que la nación no debe hacer diferencia para las facilidades y prerrogativas que acompañan á estas concesiones, en el origen que ellas tengan; pero creo que es necesario practicar la aplicación de la ley, y con todo rigor, en toda su integridad, so pena de debilitarla y poco á poco, acabar con la eficacia de sus cláusulas.

Por estas razones, y muy de acuerdo en que se otorguen primas donde sea necesario para desenvolver los ferrocarriles en las zonas menos favorecidas de la república, no estoy de acuerdo en que se otorgue á una empresa la excepción del pago de lo que corresponde pagar á todas las empresas semejantes.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Sr. Presidente—No puedo concedérsela, señor diputado. En la discusión en general no se puede hablar más que una vez, y algunos señores diputados han hablado hasta tres veces.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra. Simplemente para una aclaración.

No he querido imputar al señor diputado, autor de la ley que lleva su nombre, el que niegue á las provincias el derecho de acordar concesiones ferrocarrileras, en absoluto. Lo que he querido decir es que, si se niega á las provincias la facultad de pedir al Congreso de la nación, como importaría en este caso, la exoneración de derechos para las concesiones que ellas otorgaran, salvo que las empresas se acogieran á las cláusulas de la ley general, vendría á quedar de hecho cercenada la facultad que tienen las provincias de otorgar concesiones dentro de su propio territorio; y como esto no es posible realizar todavía, porque en cada una de las provincias existen necesidades particulares, por consiguiente, cada una de ellas tendría que dictar una ley particular de ferrocarriles que se amoldara en lo posible á las cláusulas de la ley general, pero que tratara de conciliar las exigencias de cada localidad.

Por estas razones, insisto en apoyar el despacho de la comisión de presupuesto, porque entiendo que él salvaguarda lo interesante para nosotros,

que es el fomento del progreso del país, no solamente por parte del gobierno de la nación, sino por parte de los gobiernos de provincia, y sobre todo, lo que he defendido siempre, la autonomía de las provincias dentro de los principios que, á mi juicio, informan los preceptos de la Constitución nacional.

Sr. Presidente—Se votará el despacho de la comisión.

Sr. Roca—Pido que se lea nuevamente el proyecto.

—Se repite la lectura.

Varios señores diputados—Que se vote.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Muy pocas voy á decir, para dejar establecida la posición de mi voto en este asunto, porque no he oído informe de comisión. Por consiguiente tenemos que estar á una simple lectura.

Yo desearía saber respecto de este proyecto—y es lo único que considero podria determinarme á votar en favor del despacho de la comisión—si el gobierno de la provincia, al hacer esta concesión, contrajo siquiera el compromiso moral de hacer una gestión ante el gobierno nacional en favor de la exención de impuestos á esta empresa.

Sr. Cantón (Z.)—Al informar á nombre de la comisión, he recordado todos los antecedentes del asunto.

Sr. Méndez Casariego—No extrañe mis palabras porque no he oído su informe.

Sr. Cantón (Z.)—Y he manifestado también que la ley de ferrocarriles económicos de la provincia de Buenos Aires, establece que las concesiones de ferrocarriles que se otorguen con arreglo á ella, estarán amparadas por la disposición de su artículo 3°, cuyo texto dice, en substancia, que el gobierno de la provincia solicitará de los poderes públicos de la nación, la exoneración de derechos para los materiales de construcción, etcétera.

Sr. Méndez Casariego—No había oído eso.

Sr. Mitre—Pero entiendo que este no es un ferrocarril económico.

Sr. Cantón (Z.)—Dentro de la provincia de Buenos Aires es un ferrocarril económico.

Sr. Mitre—¿Por qué?

Sr. Cantón (Z.)—Tal es la denominación que le acuerda la ley de concesión de la provincia de Buenos Aires.

Sr. Mitre—Entiendo que esta vía va á ser de trocha ancha. La van á construir las empresas del Oeste y del Sud y está en las mismas condiciones que cualquiera de los ramales de esta línea que hemos otorgado en días anteriores.

Sr. Cantón (Z.)—No había concluído mi informe, señor presidente.

Consecuente con las prescripciones de la ley, el gobierno de la provincia de Buenos Aires se ha dirigido al Poder ejecutivo nacional y á la honorable cámara de diputados solicitando la exoneración de derechos que ha motivado el presente despacho.

Nada más.

Sr. Presidente—Si no se hace uso de la palabra, se votará el despacho leído.

—Sin observación se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

25

FERROCARRIL

DE GENERAL ACHA Á RIO COLORADO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado las modificaciones introducidas por el honorable Senado en el proyecto de ley que se le pasó en revisión, concediendo á los señores Francisco Doll y Cía., el derecho de construir y explotar un ferrocarril de General Acha al Río Colorado; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su aceptación.

Sala de la comisión, agosto 28 de 1908.

Emilio Mitre—Marcial R. Candioti—M. Carlés—J. Barraquero.

Buenos Aires, agosto 4 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Tengo el honor de comunicar al señor predente, que el honorable Senado, en sesión de la fecha, ha considerado el proyecto de ley en revisión, por el que se concede á los se-

ñores Francisco Doll y Cía. el derecho de construir y explotar varias líneas de ferrocarriles económicos y ha tenido á bien sancionarlo como sigue:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art. 1° Concédese á los señores Francisco Doll y Cía., el derecho de construir y explotar las siguientes líneas de ferrocarriles económicos:

a) Entre General Acha, en el territorio de la Pampa, y el puerto San Antonio, en el territorio del Río Negro, cruzando el Rio Colorado en las inmediaciones de la estación Juan de Garay, y el Río Negro cerca del Rincón de Sarmiento.

b) Entre Salliqueló y el Puerto San Antonio, pasando cerca de las estaciones Gazcón, Avestruz y Arauz del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (sección Bahía Blanca y Noroeste), y aproximándose después al Meridiano 5° para pasar al Río Negro en Colonia Pringles.

c) Entre General Acha y Bahía Blanca, cruzando la anterior en el lote 2, fracción V seccion V de la Pampa y pasando después al norte de la laguna Chasicó, en cuyo último trayecto se salvará la concesión del ramal de Villa Olga á Meridiano 5°, acordado á la empresa del Ferrocarril al Pacífico (sección Bahía Blanca y Noroeste), por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Un ramal que arranque de la línea de General Acha á San Antonio en el lote 22, fracción B, sección X de la Pampa, empalme con la línea anterior en el lote 2, fracción B, sección V del mismo territorio.

e) Un ramal desde la línea b, en su aproximación al Meridiano 5°, hasta Bahía San Blas, salvando la concesión acordada por la ley número 4913.

Art. 2° La línea será de trocha de un metro (1 m.).

Art. 3° Dentro del plazo de seis (6) meses, contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario firmará el contrato respectivo; á los veinticuatro (24) de la misma presentará á la aprobación del Poder ejecutivo, los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis (6) meses contados desde la aprobación de los planos; á los seis (6) meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta (50) kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los cinco (5) años de principiados los trabajos.

Art. 4° Si la empresa no terminara las obras en el plazo fijado por esta ley, abonará una multa de sesenta mil pesos moneda nacional ($ 60.000 m/n).

Art. 5° Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315 reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 6° Comuníquese, etc.

Dios guarde al señor presidente.

D. E. PALACIO.
B. Ocampo
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese á los señores Francisco Doll y compañía, el derecho de construir y explotar las siguientes líneas de ferrocarril económico.

Entre General Acha, en el territorio de la Pampa y el puerto de San Antonio en el territorio de Río Negro, cruzando el Río Colorado en las inmediaciones de la estación Juan de Garay y el Río Negro, cerca del Rincón de Sarmiento, y un ramal, que arrancando de la línea anterior, en el lote 22 fracción B, sección X de la Pampa, termine en el puerto de Bahía Blanca, pasando cerca de la laguna Chasicó, según el trazado que apruebe el Poder ejecutivo.

De General Acha á Bahía Blanca con dirección hacia el Sud, hasta el kilómetro 160, con empalme en Salliqueló y estación Río Colorado.

De Salliqueló á San Antonio, pasando por río Colorado hacia al Meridiano 5.° y después al sud hasta el kilómetro 260.

Arrancando á la altura del kilómetro 260, un ramal á San Blas de 110 kilómetros y otro ramal pasando por Pringles á San Antonio, de 150 kilómetros.

Art. 2.° La línea será de trocha de un metro El tren rodante, el peso de los rieles y accesorios y los demás materiales que se empleen en la construcción de la línea, se especificarán en el pliego de condiciones que deberá ser sometido á la aprobación del Poder ejecutivo. Los durmientes serán de madera dura del país.

Art. 3.° Dentro del plazo de seis meses, contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario firmará el contrato respectivo; á los veinticuatro meses de la misma promulgación, presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los seis meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de treinta kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completa-

mente terminada á los cinco años de iniciados los trabajos.

Art. 4.° Antes de firmar el contrato el concesionario depositará en el banco de la Nación Argentina la cantidad de cien mil pesos ($ 100.000) moneda nacional, en efectivo ó en títulos nacionales de renta, en garantía del cumplimiento de la presente concesión, los cuales serán devueltos cuando se haya abierto al servicio público una extensión no menor de cien kilómetros de vía principal, previa deducción de las multas en que se hubiese incurrido.

Art. 5.° Si el concesionario no firmase el contrato, no presentase los estudios completos, no diese principio á las obras ó no terminase los primeros treinta kilómetros de vía principal, dentro de los plazos establecidos, la concesión quedará caduca, salvo caso de fuerza mayor declarado por el Poder ejecutivo, con pérdida del depósito de garantía.

Art. 6°. Por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos, la empresa abonará una multa de cinco mil pesos moneda nacional, que deberá depositar mensualmente en el Banco de la nación, á la orden del ministerio de obras públicas. Si la empresa llegase á adeudar más de dos meses de multa, la concesión quedará caduca en su parte no construida.

Art. 7°. Declárase de utilidad pública los terrenos necesarios para las vias, estaciones, talleres, galpones de carga, casa de camineros, calles de acceso y de circunvalación de las estaciones y demás obras autorizadas por la presente ley, de acuerdo con los planos que apruebe el Poder ejecutivo, quedando el concesionario autorizado para gestionar su expropiación con arreglo á la ley general de la materia.

Art. 8°. Las tarifas de pasajeros y cargas serán fijadas por el Poder ejecutivo cuando el término medio del producto bruto de la línea durante dos años consecutivos alcance al diez y siete por ciento del capital reconocido por el Poder ejecutivo.

A este efecto el capital será fijado por el Poder ejecutivo al abrirse la línea al servicio público, conforme con su costo efectivo, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo.

Art. 9°. En los transportes de personas ó materiales que viajen ó se conduzcan por cuenta del gobierno se hará la rebaja del 50 por ciento en las tarifas ordinarias, así como también en el uso de las líneas telegráficas.

Art. 10. Los aparatos y materiales de la línea telegráfica y sus tarifas para el uso del público, serán las mismas del telégrafo nacional.

Art. 11. La empresa estará obligada gratuitamente:

a) A transportar en departamentos especiales las balijas de la correspondencia y los empleados que la conduzcan. Si las necesidades del servicio lo exigieran á juicio del Poder ejecutivo, la empresa estará obligada á colocar en todos los trenes correos, un coche especial destinado exclusivamente al transporte de correspondencia; el cual deberá llenar las condiciones necesarias para su clasificación.

b) A permitir la construcción de líneas telegráficas del estado á lo largo de la vía en su propio terreno;

c) A tender paralelo á su línea, y en toda su extensión, un hilo telegráfico que será entregado al gobierno para su explotación, quedando la empresa encargada de su conservación sin cargo alguno para el estado;

d) A destinar un local especial en las estaciones principales para el servicio de correos y telégrafos;

e) A permitir el empalme del telégrafo nacional con su línea.

Art. 12. En cualquier tiempo el Poder ejecutivo podrá ordenar á la empresa transforme en movibles, sin indemnización alguna, los puentes sobre los ríos y canales que sean declarados navegables.

Art. 13. Los estudios definitivos y los trabajos de construcción serán inspeccionados por el ministerio de obras públicas, siendo de cuenta de la empresa concesionaria los gastos que ocasione la inspección.

Art. 14. Tanto la construcción como la explotación de esta línea estará sujeta á la ley general de ferrocarriles y á los reglamentos de policía é inspección dictados ó que se dictaren.

El domicilio legal de la empresa será la capital de la república.

Art. 15. La nación se reserva el derecho de expropiar las obras en cualquier tiempo por su valor fijado por árbitros, más un veinte por ciento.

Art. 16. Esta concesión no podrá ser transferida á otra empresa nueva, ni existente en el país, ni tampoco ser refundida la administración del ferrocarril con la de otra empresa, ni arrendadas sin previa autorización del Poder ejecutivo.

Art. 17. La empresa podrá construir pequeños ramales no mayores de 20 kilómetros, para ligar establecimientos industriales ó rurales, previa aprobación de sus planos por el Poder ejecutivo.

Art. 18. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 19 de agosto de 1907.

JUAN ORTIZ DE ROZAS.
A. M. Tallaferro
Prosecretario.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

La Cámara de diputados con fecha 19 de agosto del año pasado se ocupó de este asunto. Pasó al Senado y posteriormente á esta fecha, en el mes de sep-

tiembre, esta cámara sancionó la ley Mitre. Cuando la cámara de senadores, hace un mes, se ocupó de este asunto, tuvo que adaptar el proyecto que iba de esta cámara, á esa ley 5315. De manera que el proyecto que tratamos ahora es idéntico en un todo al tratado el año pasado, adaptándolo á la fórmula nueva; y la comisión ha creído oportuno despacharlo así, desde que no son más que dos fórmulas para exponer el mismo pensamiento.

Sr. Presidente—Se votará en general el despacho de la comisión.

—Resulta afirmativa.
—En discusión el artículo 1°.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

¿Se trata de un proyecto venido en revisión y la comisión aconseja que se acepten las modificaciones introducidas por el honorable Senado?

Sr. Carlés (M.)—Sí, señor.

Sr. Carbó—Hemos votado la aceptación de las modificaciones ¿entonces qué vamos á votar ahora si ya están aprobadas?

Sr. Presidente—Se ha hecho una votación en general de todas las modificaciones introducidas por el Senado, y después se iba á hacer una votación particular sobre cada una de ellas; pero si se hace observación, se hará una sola votación.

Sr. Olmedo — Yo hago la indicación.

Sr. Carlés (M.) — Constitucionalmente corresponde seguir el procedimiento indicado por el señor diputado por Entre Ríos.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento, queda sancionado el proyecto.

26

FERROCARRIL

DEL ROSARIO HASTA ACHIRAS

Sr. Secretario Ovando—Toca el turno al asunto á que se refiere la primera moción del señor diputado Crouzeilles.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por los señores Filadelfio Villamayor y compañía sobre construcción y explotación de un ferrocarril desde la ciudad del Rosario hasta Achiras (Córdoba); y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese á los señores Filadelfio Villamayor y compañía el derecho de construir y explotar una línea férrea que partiendo de la ciudad del Rosario, pase por Villa Casilda sin cruzar la vía principal del ferrocarril Central Argentino ni entrar á ese pueblo paralelamente á la vía citada; siga á Juarez Celman, Colonia Rosarito, Colonia Molina, Santa Eufemia, Río Cuarto y llegue á Achiras.

Art. 2° La vía será de trocha de un metro

Art. 3° A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los tres años de iniciciados los trabajos.

Art. 4° El concesionario incurrirá en una multa de pesos 20.000 si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 5° El trazado de esta línea deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4° de la ley número 5315, la cantidad de pesos 25 por cada kilómetro de vía. Si el depósito no se efectuare dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 7° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 7 de 1908.

Emilio Mitre—Marcial R. Candioti—M. Carlés.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Junto con este proyecto, el señor diputado por Santa Fe ha indicado que se tratara también el que corre en la página 309 número 127, y además el que corre en la página 411 número 188, porque los tres responden á un mismo propósito y cruzan la misma zona central de la provincia de Santa Fe, puesto que el primero se refiere á una línea del Rosario hasta Achiras, el segundo á otra línea del Rosario hasta un punto entre Pozo del Molle y Las Varas, y el tercero comprende una línea que partiendo de la ciudad de Santa Fe llegue á Villa María y otra línea que partiendo de la ciudad del Rosario llegue á Concepción del Tío, cruzando la línea anterior en un punto próximo á la frontera de Santa Fe y Córdoba. De manera que yo pido á la cámara se sirva autorizarme á informar los tres proyectos de una vez.

—Asentimiento.

Sr. Roca—¿Si me permite el señor diputado?... En las mismas condiciones que los tres proyectos que acaba de enunciar el señor diputado, se encuentra otro despacho de la comisión de obras públicas, que figura en la página 277, por el que se concede á la compañía del ferrocarril Central Argentino el derecho de construir y explotar una línea férrea que partiendo de la estación Las Rosas, en el ramal de Cañada de Gómez á Sastre, termine en las inmediaciones de la estación Costa Sacate, en el ramal de Pilar á Villa del Rosario.

Sr. Carlés (M.)—Tiene razón el señor diputado.

Sr. Roca—Haría moción, entonces, para que se autorizara á informar también este asunto á fin de considerarlo, puesto que está en idénticas condiciones á los otros tres que acaba de indicar el señor miembro informante.

Sr. Carlés (M.) — Bastaría que se hiciera una moción de tratar este otro asunto sobre tablas, porque entonces informaría de una vez los cuatro.

Sr. Olmedo—Yo hago la moción de que se trate sobre tablas, á fin de que el informe comprenda los cuatro proyectos, porque las lineas cruzan la misma región.

—Asentimiento.

Sr. Carlés (M.)—Se trata de cuatro ferrocarriles que cruzan la misma región: tres son los indicados por el señor diputado por Santa Fe y el cuarto es el que ha indicado el señor diputado por Córdoba, correspondiente á una solicitud del ferrocarril Central Argentino.

Sr. Presidente—Entonces, la cámara votará si se acepta este injerto. *(Risas)*.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Carlés (M.)—Continúo.

Una de las regiones más favorecidas por las últimas concesiones es, como he dicho, la parte central de la provincia de Santa Fe, estableciéndose como límite la capital y el Rosario. Comunican casi todas estas líneas el litoral santafecino con el interior de la república por la intersección de las líneas de Córdoba, Santiago y la Pampa, de tal manera que casi puede decirse que se van entrecruzando las líneas, porque la zona que atraviesan está intensamente cultivada por la agricultura y la ganadería, diremos así, ya en la segunda evolución de refinamiento de animales.

Creo, entonces, que en esta ocasión puede felicitarse el país de que el fomento del tráfico sea tan eficaz que haya tomado una de las regiones más remuneradoras, no sólo en el tráfico sino para los capitales que se ponen en la tierra para explotaciones agrícolas.

Me parece que bastarán estas razones para que la cámara vote con entera confianza los proyectos de la comisión, puesto que en resumidas cuentas vota así la prosperidad, la baratura de los fletes y sobre todo la intensidad de la producción en la parte más cultivada de la república, es decir, en el centro de Santa Fe.

Nada más.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el despacho en general y es aprobado.

—Se aprueban los artículos 1° á 5°.

—En discusión el artículo 6.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Para hacer una simple observación. El artículo 3° establece que á los 18 meses de la promulgación de la ley la

empresa presentará á la aprobación del Poder ejecutivo, los planos, estudios y pliegos de condiciones completos de la línea. El artículo 6º dispone que dentro de los 30 días se hará el depósito de la garantía, á razón de 25 pesos por kilómetro de vía proyectada.

Bien; como hasta los 18 meses puede presentar los estudios que van á determinar la existencia verdadera del proyecto, ¿cómo se va á arreglar este depósito de garantía, es decir, qué base se tomará?

Desearía un informe de la comisión.

Sr. Candioti—Los estudios preliminares, siempre se hacen por una empresa particular interesada, antes de hacer los estudios definitivos.

Sr. Padilla—Perfectamente; solo el estudio definitivo es el que puede dar la extensión de la línea.

Sr. Candioti — Quiere decir que cuando estén terminados los estudios definitivos se completará el depósito.

Sr. Padilla — Entonces, la ley no dice lo que debe decir.

Sr. Carlés (M.)—¿Me permite el señor diputado por Santa Fe...

El señor diputado ha hecho una pregunta á la comisión. La comisión la ha contestado por intermedio de un miembro de la misma. Si acepta la contestación el señor diputado formulante votará, si no la acepta, propondrá una modificación.

Sr. Padilla—¿Y?...

Bien; dejo constancia de la contradicción que existe entre estos dos artículos.

Sr. Carlés (M.)—Aparente.

Sr. Padilla — En el concepto del señor diputado.

Sr. Carlés (M.)—En el concepto de la comisión.

—Se aprueba el artículo en discusión.

—El artículo 7º es forma

27

FERROCARRIL

DE LAS ROSAS Á COSTA SACATE

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por la empresa del ferrocarril Central Argentino sobre construcción de una línea férrea desde la estación Las Rosas hasta la de Costa Sacate, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Concédese á la compañía del ferrocarril Central Argentino el derecho de construir y explotar una línea férrea que partiendo de la estación Las Rosas, en el ramal de Cañada de Gomez á Sastre, termine en las inmediaciones de la estación Costa Sacate, en el Ramal de Pilar á Villa del Rosario.

Art. 2.º La línea será de trocha de 1 metro 676 milímetros.

Art. 3.º A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de 50 kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los tres años de iniciados los trabajos.

El concesionario incurrirá en una multa de 15.000 pesos si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4.º Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 5.º El trazado de esta línea deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6.º Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4º de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía. Si el depósito no se efectuara dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 7.º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 7 de 1908.

Emilio Mitre—Marcial R. Candioti.—M. Carlés.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Carlés (M.)—Ratifico el informe general correspondiente á esta parte.

—Se aprueba en general y en particular, el despacho.

28

FERROCARRIL

DEL ROSARIO Á LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por los señores Virgilio Vangioni y Cía., sobre construcción y explotación de una línea férrea desde el puerto del Rosario hasta un punto entre Pozo del Molle y Las Varas, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Concédese á los señores Virgilio Vangioni y Cía., el derecho de construir y explotar una línea férrea que partiendo de la ciudad del Rosario, termine en un punto entre las estaciones Las Varas y Pozo del Molle, de la compañía Francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe, de acuerdo con los planos que apruebe el Poder ejecutivo.

Art. 2.º La línea será de trocha de un metro.

Art. 3.º A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de via principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los tres años de iniciados los trabajos.

El concesionario incurrirá en una multa de 15.000 pesos si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4.º Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 5º El trazado de esta línea deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6.º Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4.º de la ley 5315, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía. En caso de no efectuarse el depósito dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 7.º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 12 de 1908.

Emilio Mitre.— Marcial R. Candioti.— M. Van Gelderen.—J. Barraquero. — M. Carlés.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra. Ratifico el informe general correspondiente también á esta parte.

—Se aprueba en general el proyecto.

—Se aprueban sin observación los artículos 1º á 5º.

—En discusión el 6º.

Sr. Secretario Ovando — Al final del artículo 6º, hay que agregar, «en los mismos términos de las concesiones anteriores».

Sr. Carlés (M.)—Sí, señor.

—Se aprueba el artículo con el agregado indicado.

—El artículo 7º es de forma.

Sr. Presidente—Queda sancionado el proyecto.

29

FERROCARRIL

DE SANTA FÉ Á CÓRDOBA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada nuevamente por los señores Manuel F. Llobet y Juan Touret, en virtud de haber caído en las disposiciones de la ley 2714, y no tener efecto la sanción del honorable Senado que les concedía el derecho de construir y explotar una línea férrea de Santa Fé á Córdoba; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Concédase á los señores Manuel F. Llovet y Juan Touret el derecho de cons-

truir y explotar las siguientes líneas férreas:

a) Una línea que partiendo de la ciudad de Santa Fe llegue á Villa María.
b) Una línea que partiendo de la ciudad del Rosario, llegue á Concepción del Tío, cruzando la línea anterior en un punto próximo á la frontera de Santa Fe y Córdoba.

Art. 2º La trocha será de un metro seiscientos setenta y seis milímetros.

Art. 3º A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo, los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de las líneas. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los tres años de iniciados los trabajos.

Art. 4º El concesionario incurrirá en una multa de 80.000 pesos, si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 5º El trazado de esta línea deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6º Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4º de la ley número 5315, la cantidad de pesos 25 por cada kilómetro de vía. Si el depósito no se efectuase dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

En caso de no firmarse el contrato dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 7º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la Comisión, septiembre 4 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Van Gelderen—M. Carlés.—Marcial R. Candioti.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.) — Pido la palabra. Ratifico en este asunto lo que dije anteriormente. Lo único que le recomiendo á la secretaría, es que se sirva corregir un error: donde dice Manuel F. Llobet, debe decir José Ignacio Llobet, puesto que así se llama el concesionario.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

30

CRÉDITO

CONSTRUCCIONES MILITARES

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo solicitando un crédito al departamento de guerra por la suma de $ 600.000 con destino al pago de construcciones militares; y por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros, en su reemplazo, la sanción del siguente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Apruébanse los decretos del Poder ejecutivo de fechas enero 2 y febrero 24 del corriente año, autorizando cada uno de ellos al departamento de guerra á invertir la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional en el pago de construcciones militares efectuadas en el Campo de Mayo.

Art. 2.º Abrese un crédito extraordinario al departamento de guerra por la suma de seiscientos mil pesos moneda nacional con destino á la prosecusión y terminación de las construcciones de cuarteles en Salta, San Juan, Mendoza, Paraná—números 5, 6, 7, 8, 9 del Campo de Mayo y ampliaciones de los números 1, 2, 3 y 4; edificio, picadero y caballeriza para la escuela superior de guerra; edificio para la comandancia de las fuerzas de Campo de Mayo; casa para el comando superior; gran cuartel para escolta del presidente de la república; telégrafo sin hilos; tanque de 800.000 litros; perforaciones para pozos semi-surgentes; usina hidro-eléctrica; caballeriza y depósito para el cuartel de artillería; arreglos del colegio militar; red telefónica interna del Campo de Mayo y obras sanitarias en una extensión de diez kilómetros.

Art. 3º El gasto autorizado por el artículo segundo se cubrirá de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 4º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 23 de 1908.

M. M. Padilla.—Aureliano Gigena.—Julián V. Pera.—Z. Cantón.—G. del Barco.—E. E. Bréard.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de dipuados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 150.000 m/n) durante los meses de septiembre á diciembre del corriente año, para atender á las obras militares que se construyen en la república.

Art. 2° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

AGUIRRE.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Bréard—Pido lo palabra.

La ley número 4290 autorizó al Poder ejecutivo para emitir bonos de edificación por la cantidad de 7.200.000 pesos, los que debían gozar de un interés y amortización del seis y tres por ciento respectivamente, y con cuyo producido debía atenderse la construcción, reparación y ampliación de cuarteles y otras obras más.

Por esa misma ley se autorizó la libre introducción para los materiales que debían destinarse á esas construcciones, debiendo sólo licitarse las obras de mano.

De acuerdo con las cláusulas de la ley, el Poder ejecutivo contrató en Europa los materiales necesarios para comenzar las obras; pero no pudo obtenerlos en la cantidad suficiente, en virtud de la enorme demanda de materiales que en aquel entonces se produjo del hierro y cemento Portland en las fábricas extranjeras.

El Poder ejecutivo se encontró en tal circunstancia ante este dilema: ó paralizar las obras, exponiéndose á la rescisión de los contratos, con la respectiva indemnización de daños y perjuicios y con los demás efectos consiguientes á la paralización de una obra, ó bien comprar esos materiales en plaza, pagando mayor precio que el contratado.

El Poder ejecutivo optó por este último temperamento, en lo que sin duda hizo muy bien, porque jamás el mayor gasto proveniente del aumento de precio podría alcanzar á los grandes perjuicios que hubiera traído la paralización de las construcciones.

Las mayores erogaciones que esto produjo hicieron que los fondos se agotaran antes de la terminación de los cuarteles; y es por esto que el Poder ejecutivo solicitó, oportunamente, del honorable Congreso, un crédito de 600.000 pesos, que no se tomó en cuenta por razones que son del dominio público.

Con esta suma el Poder ejecutivo creía que podría llenar las necesidades que tuvo en vista al enviar este proyecto; pero posteriormente se vió obligado á ampliarla, sobre todo con motivo de las obras de saneamiento, en una extensión de diez kilómetros, que es necesario realizar para higienizar toda la zona en que se hallan situados estos cuarteles, amenazados por enfermedades infecto-contagiosas, como la escarlatina, tifoidea, etc.

Entonces el Poder ejecutivo, á principios de este año, solicitó una ampliación de trescientos mil pesos para la realización completa de los trabajos y construcciones que se habían empezado ya; y la comisión ha creído que tratándose de obras de evidente utilidad y de necesidad urgentísima destinadas nada menos que á dar alojamiento cómodo é higiénico á las tropas, para conservar el vigor del ejército, que es, como alguien ha dicho, el vigor de la nación misma, ha creído, digo, que no debía vacilar en aconsejar á la cámara que acordara el crédito solicitado, máxime cuando existen de por medio razones de economía y buena administración.

Esos son los fundamentos que ha tenido la comisión para despachar favorablemente el pedido de crédito del año pasado y el de 300.000 pesos del presente año.

—Se aprueba en general el despacho en discusión.

—En particular, se aprueba el artículo 1°.

—En discusión el artículo 2°.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Desearía saber si las obras á que se refiere el articulo segundo, y para las cuales se destina una cantidad superior á 600.000 pesos, han sido ya realizadas ó son obras á realizarse.

Sr. Bréard—Pido la palabra.

La mayor parte están concluidas; falta muy poco para la terminación de todas ellas. El Poder ejecutivo cree que con los créditos solicitados se podrá concluir lo que falta.

Sr. Roca—He hecho la pregunta, porque habiendo sido dictada la ley sobre construcción de cuarteles, que importaría siete millones de pesos, en el concepto de ser esta suma suficiente para la construcción de cuarteles en toda la república, resulta ahora que ha sido excedida esta suma en una cantidad considerable.

Pero es de público dominio que el ministerio de guerra ha emprendido un nuevo plan de construcciones militares en toda la república y en cuyo plan va á invertirse alrededor de trece millones de pesos. De manera que si no se tratara de construcciones ya realizadas, habría conveniencia en esperar el plan del ministerio para incluir estas obras.

Sr. Bréard—Se trata de obras ya realizadas, aunque no completamente terminadas.

Sr. Roca—En ese caso, retiro la observación.

—Se aprueba el artículo en discusión, así como el resto del proyecto.

31

CRÉDITO

GASTOS DEL EJÉRCITO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al departamento de guerra por la cantidad de 1.000.000 de pesos moneda nacional para sostenimiento de las nuevas unidades del ejército creadas por la ley 5043; y por las razones que aducirá su miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, julio 25 de 1908.

M. M. Padilla.—Aureliano Gigena.—G. del Barco.—Z. Cantón.—Sabá Z. Hernández.—E. Revilla.—Julián V. Pera.—F. Castañeda Vega.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito suplementario al departamento de guerra por la cantidad de ($ 1.000.000 m/n) un millón de pesos moneda nacional de curso legal con destino á cubrir los gastos que demanda el sostenimiento de las nuevas unidades del ejército creadas por la ley número 5043, por lo que resta del corriente año.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la página 554).

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Gigena—Pido la palabra.

En virtud de la ley 5043, que fijó el número de plazas que debía tener el ejército de línea en 12.000 conscriptos y 5.000 contratados, y no habiéndose incluído en el presupuesto para 1907 la suma necesaria para este gasto, por el artículo 10 de dicha ley, se autorizó al Poder ejecutivo á gastar 1.600.000 pesos, de los economizados en el presupuesto de guerra en 1906, suma que importaba el aumento del presupuesto para el mantenimiento de las unidades, de acuerdo con la citada ley 5043.

Como el presupuesto de 1907 fué prorrogado para el año actual y el artículo mencionado era transitorio, desde que no había economías sobre que recaer, ha sido necesario dar los recursos para el mantenimiento de las unidades, de acuerdo con la ley.

El Poder ejecutivo por dos acuerdos de gabinete, antes de abrirse el honorable Congreso en el corriente año, autorizó un gasto de 600.000 pesos moneda nacional y pide ahora este millón de pesos para completar la suma necesaria y que es la que estaba autorizado á gastar según el presupuesto para 1907.

Estas son las razones del despacho; si fueran necesarias mayores informaciones me será grato proporcionarlas.

—Sin observación, se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

32

CONSTRUCCIONES MILITARES

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de presupuesto, en mayoría, por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la

sanción del proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo, ampliando en la suma de pesos 750.000 el crédito autorizado por la ley número 4290.

Sala de la comisión, agosto 6 de 1908.

G. del Barco.—Aureliano Gigena.—Z. Cantón.—J. V. Pera.—F. Castañeda Vega—S. Z. Hernández.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Amplíase en la suma de pesos 750.000 (setecientos cincuenta mil pesos moneda nacional) el crédito autorizado por ley número 4290 para construcciones militares y adquisición de terrenos para las mismas.

Art. 2° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de presupuesto, en minoría, por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros, en sustitución del proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo, ampliando en la suma de pesos 750.000 el crédito autorizado por la ley número 4290, la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Amplíase en la suma de pesos 425.730,44 (cuatrocientos veinticinco mil setecientos treinta pesos con cuarenta y cuatro centavos moneda nacional) el crédito autorizado por la ley número 4290, para las adquisiciones y construcciones militares que á continuación se expresan:

1.° Para construcciones de cuarteles de ingenieros, artillería, infantería y caballería en el parque «General Roca», en Tucumán.	$ 134.679,44
2.° Para la adquisición de una casa, y reparaciones de la misma, con destino á hospital militar en Tucumán..................	» 19.500.—
3.° Para adquisición de un terreno de 58.186 metros cuadrados y construcción de un cuartel, en el Rosario de Santa Fe.....	» 271.551,—
Total ...	$ 425.730,44

Art. 2.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 6 de 1908.

Miguel M. Padilla.—Enrique Revilla.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Voy á informar en nombre de la mayoría de la comisión de presupuesto el proyecto que acaba de leerse.

El Poder ejecutivo solicita el refuerzo de la ley 4290, que se refiere á construcciones militares, en la suma de 750.000 pesos. Como en su proyecto el Poder ejecutivo no ha relacionado cuales son las obras á construirse, voy á indicar en qué consisten.

El proyecto comprende:

Primero. La construcción de cuarteles de ingenieros de infantería, artillería y caballería en el parque General Roca, en Tucumán, sobre terreno donado por el gobierno de aquella provincia á ese fin. Para esta obra se destinan 134.000 pesos.

Segundo. Para la adquisición de una casa-hospital en la ciudad de Tucumán ya contratada por el ministerio de guerra, para lo cual se destinan 19.000 pesos.

Tercero. Para la compra de un terreno y construcción de un cuartel de infantería en la ciudad de Rosario, 261.000 pesos.

Cuarto. Para la adquisición en Córdoba de una casa apropiada para el establecimiento de un cuartel de infantería, 164.000 pesos.

Quinto. Adquisición de un campo de maniobras en los alrededores de la ciudad de Tucumán, á una distancia máxima de quince kilómetros del parque General Roca y próximo á un río, 150.000 pesos.

Estas cifras en su conjunto, representan el valor total de 750.000 pesos.

La comisión ha escuchado los informes del Poder ejecutivo suministrados por el señor ministro de guerra, y aún cuando respecto de los tres primeros renglones ha habido uniformidad de pareceres, no ha sucedido lo mismo en lo que se refiere al campo de maniobras de Córdoba y al campo de maniobras de Tucumán, respecto de los cuales algunos miembros de la comisión han observado que el Poder ejecutivo ha podido muy bien hacer contratos *ad referendum* como lo ha hecho respecto de los otros.

La mayoría de la comisión entiende, que dados los términos angustiosos que imponía la donación del parque General Roca en Tucumán, que importaba una condición resolutoria á un plazo fijo, porque establecía que en el caso

de que el gobierno nacional no empezara hacer en él las construcciones de los cuarteles en el mes de julio, caducaría la concesión, no podía el ministro de guerra tener tiempo bastante para hacer estos contratos *ad referendum* y someterlos en buena oportunidad á la aprobación del honorable Congreso.

Por lo demás, esta construcción regional de cuarteles y campos de maniobras, parques y demás dependencias para las reparticiones del ejército, tienen por objeto radicar de una manera permanente todos estos servicios en lo que se refiere al régimen de la organización militar de la república. Su urgencia se comprende: sin cuarteles ni campos de maniobras y demás dependencias militares, no podrá tener estabilidad nuestro sistema de conscripción, ni se pondrá á la altura que reclaman las necesidades del ejército. Una vez terminadas estas construcciones, para el caso de cualquier convocatoria, sabrá el conscripto dónde estará el cuartel á que debe concurrir, lo mismo que el reservista para el caso que fuera llamado; así como la proximidad del campo de maniobras, facilitará en cada región la práctica de aquellos ejercicios indispensables para una buena y completa instrucción militar.

Estas son las razones que ha tenido la comisión para aconsejar la aprobación del proyecto en la forma que se ha leído.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

En nombre de la minoría de la comisión de presupuesto, voy á exponer brevemente las razones de su disconformidad con respecto de dos de las partidas que comprenden el crédito de ciento cincuenta mil pesos, pedido por el ministerio de la guerra.

Estará de más, señor presidente, manifestar que esta minoría de la comisión ha tenido muy en cuenta las últimas manifestaciones hechas por el señor miembro informante de la mayoría para despachar este asunto. Es evidente, de urgencia, tener cuarteles, tener campos de maniobras; pero esa razón de urgencia no puede ser ni es suficiente, á juicio de la comisión, para aceptar el principio de un mal procedimiento, como es el de votar autorizaciones sin que conozca con toda precisión el Congreso á qué se destinan los fondos que se piden.

La comisión ha solicitado informes del ministerio de guerra, y se encuentra con este caso muy especial: respecto de tres ó cuatro autorizaciones vienen perfectamente demostradas las sumas y determinadas las cifras á que que han de ascender estos gastos. Por ejemplo, se trata de construcción de cuarteles en el parque General Roca, de la provincia de Tucumán, donado por el gobierno de la provincia. Los cuarteles deben construirse según un plano que el señor ministro de la guerra ha tenido á bien mandar como informe á la comisión y que está á disposición de los señores diputados; establece en detalle las construcciones que se deben hacer y fija el precio, que es de 134.649.04 centavos.

Ya que me ocupo de esto, debo hacer una observación á mi distinguido colega el señor miembro informante de la mayoría cuando manifestaba que era absolutamente urgente sancionar esta ley, porque el gobierno de la provincia de Tucumán había donado el terreno con la condición de que las construcciones se hicieran dentro de tal término. Efectivamente, es así. Pero esa ley se refiere precisamente á esta autorización de construcciones en el parque General Roca, en el cual la comisión está únicamente de acuerdo, porque ha venido todo en las condiciones debidas. De manera que aquella ley, refiriéndose al parque General Roca, no tiene nada que hacer con el reciente campo de maniobras que es el punto de discrepancia de la minoría de la comisión.

Refiriéndose á la adquisición de una casa y terreno para hospital regional, el ministerio de guerra ha precisado todos los detalles; hay hasta fotografías de la casa que se va á adquirir, determinación absoluta de la casa, en una palabra. Se fija el costo, que es de 17.000 pesos y 2.500 pesos para reparaciones, total, 19.500 pesos; vienen luego las dimensiones: 120 metros de frente al norte, 75,10 de fondo al sud con un martillo en su favor de 74,10 al oeste y están hasta los linderos. De manera que hay una precisión absoluta en la casa que se va á adquirir, á tal punto que la comisión, y la cámara luego, podían darse cuenta exacta de la autorización que iban á acordar.

En cuanto á los cuarteles del Rosario, señor, se procede de la misma manera. Se determina su ubicación, su altura, sus dimensiones, las condiciones del campo, cruzado de líneas férreas, y por último se da el costo, 271.551 pesos.

En todos estos puntos la comisión no hace observación alguna.

Pero viene la adquisición de un campo de maniobras en Tucumán y la comisión en minoría ha comenzado por hacerse esta pregunta: ¿por qué habiéndose dado tanto detalle en los demás casos, como en la adquisición de terrenos para cuarteles en el Rosario, fijación del precio, perfectamente determinadas sus dimensiones, por qué no se ha procedido de igual manera en Tucumán?

Y como informe, el ministerio de guerra nos da éste, que evidentemente no satisface, por lo menos es lo que le ha ocurrido á la comisión en minoría. Solamente da lineamientos generales, diciendo: «A este respecto debo informar que será un campo de próximamente mil hectáreas en las inmediaciones de un río, no más distante del centro de la ciudad de doce á quince kilómetros, montuoso en parte y en parte llano, cuyo costo no excederá de ciento cincuenta mil pesos y que el gobierno elegirá entre varios que le han sido propuestos, pero previos los informes de las reparticiones respectivas.»

Bien, señor presidente; en primer lugar, creo que es argumento suficientemente fuerte éste, suministrado por la comparación de los mismos datos mandados por el ministerio de guerra: si ha podido presentar en un caso dado todos los detalles, ¿por qué no lo ha hecho en el otro?

Se dirá que por razones de urgencia. ¿Pero la urgencia puede ser tanta como para hacernos despachar una autorización así, cuando tenemos los medios de determinar lo que se ha de comprar y el costo de la cosa?

Pero no es esa sola la observación. Yo como diputado por Tucumán y miembro de la comisión estaba en la obligación de conocer esta compra.

Y creo firmemente que no hay necesidad de votar la suma de ciento cincuenta mil [illegible] para la adquisición de este campo de maniobras. Oficialmente he pedido el dato, señor presidente, sobre el costo del terreno en las condiciones dadas por el ministerio de la guerra, á la dirección de rentas de Tucumán, y la contestación oficial es ésta: que terrenos en esas condiciones, á doce ó quince kilómetros de Tucumán, sobre un río, montuosos en parte y llanos en otras, de mil trescientas hectáreas, están avaluados en cuarenta mil pesos; que terrenos de mil doscientas hectáreas, están avaluados en 24.000 pesos y el edificio que contienen en 500 pesos.

Con esto confirmo el informe que había dado á la cámara. Y entonces se presenta esta cuestión: ¿hay razón para que la comisión aconseje votar 150.000 pesos cuando de todos los antecedentes resulta que con una suma menor se puede adquirir esa propiedad?

¿Porqué no se ha de proceder con estricta corrección, designando una comisión encargada de ver la ubicación del campo, su extensión, si está en condiciones ventajosas, y su costo para venir al Congreso á pedir, como se ha hecho en otros casos, una suma fija para comprar terrenos con tales dimensiones, etcétera?

Esto es lo que la minoría de la comisión ha observado respecto de la adquisición del campo de maniobras en Tucumán

Pero la disidencia comprende otro punto: el de la adquisición de cuarteles en la ciudad de Córdoba. En el informe del ministerio de guerra se establece, en cuanto á este punto,—también manda planos—lo relativo á la extensión, ubicación y valor de la propiedad á adquirirse en Córdoba. Dice así: Respecto á este punto, informa el anexo número 4, cuyo importe es de pesos moneda nacional 174.269.56».

Y bien: resulta que el mismo ministerio de guerra ha enviado á la comisión todos los datos y antecedentes relativos á la adquisición de este campo, y hay un final que dice: Por el antiguo lavadero Cottenot, actualmente ocupado por el batallón 13 de infantería de línea, podría pagarse la cantidad de 130.000 pesos moneda nacional, por toda la superficie de terreno, comprendiendo lo edificado, plantado y clavado».

Un señor diputado — Y no vale más.

Sr. Padilla—No vale más, pero sin embargo, se aconseja que se paguen 174.000 pesos.

Sr. Cantón (Z.)—Me parece que el ministerio pagará lo que vale.

Sr. Padilla—Aquí se dice que pagará 174.269.56 pesos.

Sr. Cantón (Z.)—Pero esa es una autorización máxima.

Sr. Padilla—Perfectamente, quiero suponer que sea una autorización máxima. Entonces ¿á qué se ha mandado hacer una tasación de la que resulta que sólo debe pagarse 130.000 pesos?

Sr. Meyer Pellegrini—La otra es la tasación del propietario.

Sr. Padilla—El ministerio de guerra ha mandado tasar el campo de referencia y le ha atribuído un valor de 130.000 pesos y el propietario pedirá los 174.000. Entonces yo digo que no deben votarse los 130.000 pesos, porque no le convendrá al propietario, ni que tampoco deben acordarse los 174.000, porque el campo, según la tasación del ministerio sólo vale 130.000 pesos. En esta situación ¿qué es lo que corresponde hacer? Proceder como en el caso del Rosario, sencillamente ponerse de acuerdo y adquirir la propiedad por 140.000 pesos ó por lo que se convenga. Entonces el Poder ejecutivo mandará pedir al Congreso la suma estipulada.

Estas breves razones han inducido á la comisión en minoría á producir su despacho en disidencia, habiendo conformidad en tres de los pedidos del ministerio y no habiéndola en lo referente al campo de maniobras y al cuartel de infantería en Córdoba, porque es necesario que el Poder ejecutivo determine con exactitud las sumas á invertirse.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Para explicar brevemente los antecedentes que deben informar en general este asunto.

La comisión llamó á su seno al señor ministro de guerra y trató especialmente este punto del campo de maniobras. Nos manifestó que tenía tres ó cuatro ofertas de terrenos, que tal vez respondieran á las necesidades que se sienten, pero que dada la premura con que debía someterse á la sanción legislativa la parte que se refiere al parque General Roca, en Tucumán, y dado lo avanzado del período de sesiones, se había persuadido de la necesidad de incorporar todo en un sólo proyecto de ley.

Por lo que hace al mismo campo de maniobras, la autorización que se da al Poder ejecutivo es una autorización máxima, que responde á los anhelos del señor presidente de la comisión, para pagar hasta 150 pesos la hectárea en una superficie de 1000 hectáreas. De manera que lo que se hace es acordar al Poder ejecutivo una autorización máxima, dentro de la cual va á proceder, y como yo entiendo que lo hará en forma conveniente para los intereses del fisco, creo que no hay dificultad para votar la cantidad que indica el despacho.

Sr. Padilla—No hago cargo ninguno.

Sr. Cantón (Z.)—Como digo, el Poder ejecutivo procederá con la mayor discresión y acierto; llamará á los proponentes y hará un verdadero remate entre ellos á fin de adquirir el campo en las condiciones más ventajosas, pero respondiendo á las necesidades técnicas que se tienen en vista.

Autorizaciones como ésta hay un sinnúmero en los anales parlamentarios; y jamás ha tenido la cámara oportunidad de llamar á cuentas al presidente de la república ni á los ministros: en este caso no se hace sino seguir una práctica ya establecida, haciendo un acto de confianza hacia el ministro de guerra, que para la comisión de presupuesto representa la mayor autoridad en la materia.

Sr. Padilla—Yo no niego eso.

Sr. Cantón (Z.)—Por lo que respecta á las valuaciones para el pago de la contribución territorial, todos sabemos que son bajas, y probablemente, si tuviéramos dinero, compraríamos todas las propiedades por el valor que les asigna esa tasación, porque nadie renuncia á adquirir propiedades por un valor menor del que realmente tienen. Todo el mundo tiene un espíritu conservador para exonerarse ó reducir en lo posible las gabelas nacionales ó provinciales qus se refieren á impuestos.

Ahora, por lo que hace á la casa de Córdoba, son exactos los datos del señor diputado. El Poder ejecutivo tambien solicita una autorización máxima; y dentro de esa misma podrá comprar ó hacer un cuartel. Si puede, adquirirá ese terreno que ya tiene un cuartel construído, y si no, adquirirá con esa suma otro terreno, donde hará las construcciones necesarias.

Sr. Padilla—No dice sin embargo eso el informe del señor ministro de guerra. Es para la casa esa, porque el informe viene acompañado de un anexo en que se refiere á esa casa.

Sr. Cantón (Z.)—Esa es la razón que ha determinado á la comisión.

Sr. Padilla—Por eso observo que la mayoría destina á esa casa ciento sesenta mil pesos.

Sr. Gigena—Pido la palabra.

En la comisión de presupuesto se debatieron ampliamente estos dos puntos que han tratado, tanto el miembro informante de la mayoría, como el de la minoría de la comisión.

Allí se entendió, por los que firmamos el despacho de la mayoría, de acuerdo con los informes del señor ministro, que la autorización para gastar hasta la suma de ciento cincuenta mil pesos, no importaba forzosamente que el Poder ejecutivo debía gastar dicha suma, pues muy bien podía suceder que fueran solo veinte, cuarenta ó cien mil.

La razón que tuvo la comisión para despachar inmediatamente, fué que los informes indicados como necesarios por el señor diputado Padilla, tardarían un tiempo precioso, un mes, precisamente el tiempo que faltaba de sesiones ordinarias; esperarlos, pues, importaba aplazar el asunto para el año próximo.

De manera que la comisión no tuvo inconveniente en aconsejar la autorización para gastar hasta esa suma, pues como ya ha dicho el señor miembro informante, hay varios terrenos ofrecidos. Además, la comisión ha entendido, al autorizar esa compra, que el Poder ejecutivo aceptaría el campo que más conviniera á los intereses generales, ya sea teniendo en cuenta su precio ó las ventajas que presente para el objeto á que se destina.

Ahora, por lo que respecta á la casa de Cordoba, según se ha dicho en la comisión, el propietario ha manifestado que pediría ciento setenta y cuatro mil pesos; pero no había seguridad de que quisiera venderla por esa suma; ha dicho que iba á pedir ciento setenta y cuatro mil pesos, y según entiendo, es hombre de fortuna que no tiene necesidad de desprenderse de esa propiedad y no hay oferta ni contrato en ninguna forma.

Como digo, estas son sólo autorizaciones hasta una suma determinada, y es lógico suponer que el Poder ejecutivo gastará dentro de esa suma lo que sea necesario.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Para una rectificación.

Sr. Presidente—Para una rectificación puede hacer uso de ella.

Sr. Padilla—Observo que no es así como ha informado el señor ministro de guerra. Enumera los detalles, la distribución y el costo. De manera que no es un límite máximo, sino que se va á gastar eso.

Sr. Gigena—«Hasta», dice el despacho.

Sr. Padilla—No señor, el despacho de la comisión amplía el crédito en setecientos cincuenta mil pesos.

Sr. Cantón (Z.)—El criterio de la comisión es que se trata de una autorización máxima, y eso informa el carácter de la ley.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Lamento que este proyecto no haya sido pasado á la comisión de guerra á la vez que pasaba á la comisión de presupuesto, porque indudablemente los miembros de la comisión de presupuesto no han tenido en cuenta, no han debido tener en cuenta, al estudiar el proyecto, más que la faz financiera del proyecto mismo.

Pero el caso es que el proyecto comprende autorización para establecer campos de maniobras, para construcción de cuarteles en distintas partes de la república, autorizaciones que pueden tener la mayor importancia con relación al plan mismo de división regional de la república y á la más conveniente y acertada ubicación de los cuarteles en el territorio nacional.

La experiencia que á este respecto hemos tenido es muy dolorosa, y no necesitaría, para justificar mi aprehensión de un voto precipitado en esta materia, dados los inconvenientes muy serios que se originarían de él, sino referirme al caso del cuartel de ingenieros, en el Campo de Mayo, que un ministro de guerra, por su propia y exclusiva voluntad, mandaba construir con capacidad para un regimiento de mil plazas, constituyendo una sola unidad, con residencia única en todo el territorio de la República, lo que es contrario á la índole misma de nuestra organización militar, que divide en regiones el territorio de la República, que lo divide en circunscripciones militares, proyecto y realidad que debió quedar al poco tiempo como completamente equivocado, porque un ministro de guerra siguiente dividió ese mismo regimiento de ingenieros en cinco unidades, con residencia en cinco regiones distintas de la república; y ahí quedará ese elefante blanco del cuartel de mil plazas de ingenieros, que, si se aplica al arma de ingenieros, no tendrá más destino que alojar á 250 soldados de ese batallón.

Esto revela la conveniencia de que cuando el Poder ejecutivo viene al seno del parlamento á pedir recursos para la adquisición de un campo de maniobras y construcción de cuarteles, como sucede con el proyecto que nos ocupa, debe á la vez que suministrar los inte-

cedentes financieros del asunto, exponer ante las comisiones correspondientes de la cámara el plan á que estas adquisiciones se ajustan, porque es necesario que el Congreso no solamente conceda estas autorizaciones en razón de que el dinero va á ser bien ó mal gastado, en cuanto al empleo material de los fondos que autoriza, sino en cuanto al destino mismo de esos fondos.

Así, tenemos contradicciones evidentes en el despacho presente, contradicciones respecto del criterio del ministro de guerra.

Por el inciso primero se autoriza la construcción de cuarteles de ingenieros, artillería, infantería y caballería en el parque General Roca, de la ciudad de Tucumán, lugar amplio, espacioso, donde las tropas que allí se alojen tendrán en sus proximidades el terreno necesario para toda su instrucción, mientras que por otro inciso se autoriza la adquisición de un terreno para construcción de un cuartel en la ciudad de Córdoba, terreno que consta de una manzana; debiendo dar este antecedente á la cámara: bajo la administración de uno de los últimos ministros de guerra, el señor Ricchieri, se dejó completamente terminada, sin que faltara más que la firma del contrato, la adquisición de un vasto terreno situado en las inmediaciones de la ciudad de Córdoba, el del hipódromo, bien conocido por todos los señores diputados por aquella provincia, realizando una brillante operación financiera para el estado, y donde vendrían á tener ubicación los cuarteles de artillería é infantería, en condiciones no solamente higiénicas, sino que les permitieran la mejor aplicación de esos mismos terrenos á los fines de la instrucción más conveniente de las tropas que allí se alojaran.

El mismo ministro que mandaba construir aquel edificio del cuartel de ingenieros en un campo de maniobras, donde no debe haber construcciones de esa naturaleza, fué el que procedió á la inmediata cancelación de la operación proyectada con los terrenos de Córdoba: y ahora se viene, para reemplazar esa adquisición absolutamente conveniente á todas luces, á proponer la adquisición de una manzana de terreno en la ciudad de Córdoba, para mantener á las tropas de infantería de la nación en las condiciones en que se encuentran ya en muchísimas ciudades, ahogadas en el centro de ellas, sin tener los medios de poder realizar programas serios, racionales, de instrucción práctica.

Por estas razones, señor presidente, y coincidiendo, en cuanto á la proposición que acaba de formularse respecto al despacho mismo, con los miembros de la minoría de la comisión, dejo fundada mi moción de aplazamiento de este asunto hasta que el señor ministro de guerra pueda concurrir al seno de la cámara á dar todas las explicaciones necesarias sobre las razones de orden técnico que informan el proyecto en discusión.

Sr. Cantón (E.)—Pido la palabra.

Para hacer una rectificación al señor diputado por Córdoba.

La autorización en la forma que aconseja la mayoría de la comisión, está encuadrada dentro del mismo criterio establecido por la ley 4290, que se dictó en la misma época en que era ministro de guerra el señor general Riccheri, á quien acaba de aludir el señor diputado; una autorización máxima, votando una suma de dinero, con la que se compró la mayor parte de los campos de instrucción y con la que se hicieron la mayor parte de los cuarteles que hoy tiene habilitados el ministerio de guerra.

El señor diputado nos ha dicho que el terreno ocupado por el parque General Roca, en Tucumán, es un terreno espacioso y que hay contradicción en el ministro de guerra. Ha padecido un error y ahí viene la rectificación.

El parque General Roca, que está en los suburbios de la ciudad, es uno de los parajes más pintorescos y más bellos que tiene en sus alrededores, pero tiene apenas capacidad para la instalación de los cuarteles que he mencionado: ingenieros, artillería, infantería, caballería y parques, tanto que para el hospital es necesario buscar un local afuera, porque allí no hay local suficiente.

En esos alrededores de la ciudad de Tucumán, está tan dividida y subdividida la propiedad, que el cuerpo de infantería allí existente y el cuerpo de bomberos no tienen otro campo de instrucción que las estrechas calles de la ciudad, en las que en el verano, por los soles caniculares de aquella provincia, se hace imposible la instrucción.

Por lo que respecta á la parte relativa á la provincia de Córdoba, el ministro pide simplemente autorización:

hará ó no hará; si las propuestas le convienen por estar ajustadas á los precios y presupuestos que tiene el ministerio de guerra, aceptará la operación, y si no, no lo hará.

Sr. Roca—Pido la palabra.

No obstante las rectificaciones del señor diputado por la Capital, mantengo mi afirmación de que hay una contradicción en el criterio que ha inspirado la confección de este proyecto, por cuanto no se puede equiparar en ningún caso la manzana encuadrada dentro de la misma ciudad de Córdoba con las veinte y cuatro hectáreas del parque General Roca en Tucumán, con este agravante: que el mismo proyecto del ministro provee á la adquisición de un campo de maniobras, que no ha de estar distante más de doce kilómetros de la ciudad de Tucumán, que podrá servir para instrucción de la caballería y de la artillería, mientras que en las veinte y cuatro hectáreas del parque General Roca hay espacio para hacer instrucción práctica el batallón de infantería que ha de tener su cuartel en esa ciudad.

Además he de recordar con este motivo la objeción que formulaba hace un instante respecto de un crédito del ministerio de guerra. Es de pública notoriedad que ese ministerio confecciona en estos momentos, y ha sido anunciado por los diarios, un plan de construcción de cuarteles en toda la república, plan para cuya realización...

Un señor diputado—Está ya en la cámara.

Sr. Roca—No sabía que había llegado ya.

...plan para cuya realización se necesitan trece millones de pesos, en el que vienen perfectamente estudiados todos los tipos y modelos de cuarteles que han de construirse en toda la república.

Como no hay ninguna razón de urgencia, aparte de lo que se refiere á la donación condicional de los terrenos del parque General Roca, que nos pueda llevar á dar esta autorización para la construcción de cuarteles y adquisición de terrenos antes que este plan orgánico, perfectamente estudiado y que debemos suponer, una vez por todas, definitivo, reciba la sanción de la cámara, por estas razones, señor presidente, es que insisto en mi moción de aplazamiento.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Está en discusión la moción de aplazamiento.

Sr. Gigena—Pido la palabra.

El proyecto del ministerio de guerra, á que ha hecho referencia el señor diputado Roca, y que se refiere á ampliación de construcciones militares, ha sido enviado posteriormente á la discusión en el seno de la comisión.

De manera que ese proyecto no tiene nada que ver con este otro que ya había sido despachado por la comisión, de acuerdo con el señor ministro, no habiendo absolutamente incompatibilidad entre estos dos asuntos.

Creo conveniente hacer esta manifestación á la honorable cámara, para que no crea que este proyecto ha sido tratado sin tener en cuenta el otro.

—Se vota la moción de aplazamiento y resulta negativa.

—Se vota en general el despacho de la mayoría de la comisión y resulta afirmativa.

Sr. Presidente — En discusión el artículo 1°.

—Se da por aprobado el artículo en discusión.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

No me he apercibido de que se había dado por aprobado este artículo.

Sr. Presidente—Siguiendo la resolución de la cámara.

Sr. Padilla— Yo voy á proponer una modificación.

El proyecto del Poder ejecutivo, dice: «Amplíase hasta la suma de 750.000 pesos», y yo propongo que en lugar de esto, se diga que se amplía á pesos 425.450.44.

Sr. Van Gelderen — Ya está votado.

Sr. Padilla—No está votado.

Sr. Presidente—Está votado. De manera que si el señor diputado no propone una reconsideración....

Sr. Roca—Se votó en general.

Sr. Presidente—En particular, también.

Sr. Terán—Pido la palabra.

Creo que hay verdadero interés en que la cámara, en este caso, se aparte del temperamento adoptado, de dar por aprobado el artículo que no se observe, porque dada la forma en que se ha producido el debate, queda reducido á este

punto: si debemos dar esta autorización en conjunto para gastar 750.000 pesos, ó si debemos darla especialmente.

En consecuencia, yo pediría que se votara este artículo, haciendo presente que si fuera rechazado el despacho de la comisión en mayoría, solicitaré que sea votado con el detalle especial de la comisión en minoría; porque mi voto será favorable á la construcción de los cuarteles, en la forma despachada por la comisión en minoría, y también con la comisión en mayoría, en el sentido de que creo que el gasto debe hacerse inmediatamente, y que debe ampliarse la partida.

Pido pues, que se vote el despacho especialmente por la cámara.

Sr. Presidente—El presidente de la cámara no tiene otro interés que hacer respetar las resoluciones de la misma. En virtud de su resolución, ha dado por aprobado el artículo.

Estoy de acuerdo con las observaciones del señor diputado, pero ellas llegan tarde.

De manera que, con arreglo al reglamento, se requiere una moción de reconsideración.

Sr. del Barco—Pido que se rectifique la votación.

—Se rectifica la votación y resulta afirmativa de 39 votos.

Sr. Secretario Ovando—El artículo 2º es de forma.

Sr. Presidente—Queda sancionado e proyecto.

33

CRÉDITO

AL MINISTERIO DE GUERRA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión auxiliar de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al ministerio de guerra por la cantidad de pesos 179.825,16 para abonar liquidaciones de sueldos de militares, pensiones, transportes, etc., correspondientes á ejercicios vencidos; y por las razones que dará el miembro informante, tiene el honor de aconsejaros su sanción.

Sala de la comisión, 25 de agosto de 1908.

A. D. Ortiz—Juan González Calderón—M. Alviña—A. P. García.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Ábrese un crédito suplementario al ministerio de guerra por la cantidad de ($ 179.825,16) ciento setenta y nueve mil ochocientos veinticinco pesos y diez y seis centavos moneda nacional, para abonar liquidaciones de sueldos de militares, pensiones, gastos de transportes y otros varios, correspondientes á ejercicios vencidos, comprendidos entre los años 1865 á 1906.

Art. 2º Este gasto se imputará á la presente.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

R. M. Aguirre.

Sr. Ortiz (A. D.)—Pido la palabra.

Este crédito que pide el Poder ejecutivo es para abonar liquidaciones de sueldos de militares, pensiones, transportes, etcétera, correspondientes á ejercicios vencidos y para cuyo abono el Poder ejecutivo no ha dispuesto de las sumas de dinero necesarias.

Por esta razón, solicita este crédito, y la comisión no ha vacilado en despacharlo favorablemente.

—Se aprueba el proyecto en general y particular.

34

CONVENCIÓN GEODÉSICA

DE BUDAPEST

Sr. Secretario Ovando—Corresponde ahora tratar el asunto sobre el que ha hecho moción el señor diputado García Vieyra. Está en la página 208. asunto número 87.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado, aprobando la resolución del Poder ejecutivo de fecha 4 de octubre de 1907, por la cual el gobierno de la República se adhiere á la Convención internacional de Budapest de 20 de septiembre de 1906, y autorizándolo á invertir la suma de 20.000 marcos y pesos 400 oro ($ 12.186,36) en la adquisición de la estación de latitud de On-

cativo (Córdoba); y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, julio 30 de 1908.

A. Carbó.—Pastor Lacasa.—L. Ayarragaray.—J. M. Alvarez.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Apruébase la resolución del Poder ejecutivo de fecha 4 de octubre de 1907, por la cual se adhiere el gobierno de la República Argentina á la Convención geodésica internacional de Budapest de 20 de septiembre de 1906.

Art. 2.° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir la suma de veinte mil marcos y cuatrocientos pesos oro, ($ m/n 12.186,36) en la adquisición de la estación Oncativo (Córdoba) y pago de las dos anualidades vencidas, la cual pasará á ser propiedad de la República Argentina con todas las instalaciones que actualmente posee.

Art. 3.° Este gasto se hará de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 4.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado Argentino, en Buenos Aires, á 21 de julio de 1908.

D. E. Palacio.
B. Ocampo,
Secretario.

Sr. Alvarez—Pido la palabra.

Muy brevemente voy á dar á la cámara, en nombre de la comisión de instrucción pública, los antecedentes de este asunto.

En septiembre de 1906 tenia lugar, en Budapest, una reunión de la asociación geodésica internacional, asociación que tiene por objeto el estudio de los problemas superiores de la medición de la tierra. El gobierno argentino comisionó para representarlo en esa convención al director del observatorio de la universidad nacional de La Plata, doctor Porro de Somenzi, encargándolo al mismo tiempo de formular un contrato ad-referendum para que la estación de latitud que dicha asociación tenía en Oncativo (Córdoba), pasara á ser propiedad de la universidad de La Plata y á depender del observatorio.

Realizada la convención, el doctor Porro de Somenzi dió cuenta del desempeño de su cometido. El Poder ejecutivo, por decreto de octubre de 1907, aprobó el contrato relativo á la adquisición de la estación de Oncativo y declaró á la República Argentina adherida á la asociación geodésica internacional, es decir, aprobó la actuación del delegado.

Para dejar definitivamente concluído el asunto, el Poder ejecutivo ha solicitado del honorable Congreso la aprobación de su decreto y la autorización para efectuar el gasto que su cumplimiento importa.

Las erogaciones son de dos clases: una, el valor de la estación de Oncativo fijado en 20.000 marcos; otra, lo que importa la adhesión á la convención geodésica. Esta cuota la determinan los estatutos de la asociación y es proporcional á la población de cada país. Hasta cinco millones de habitantes, la cuota es de mil francos anuales. Como han transcurrido dos años desde la adhesión, se deben dos mil francos, ó lo que es lo mismo, cuatrocientos pesos oro.

Ahora, supongo que no será indiferente á la cámara saber qué objeto tiene la estación de latitud de Oncativo, y voy á decirlo en pocas palabras.

Hace mucho tiempo que los ingenieros geógrafos y los astrónomos habían sospechado que el eje imaginario, alrededor del cual gira la tierra, no es constantemente el mismo y que podía tener algunas variaciones. De la sospecha se pasó, como es natural, á las investigaciones prévias, y las investigaciones dieron por resultado la comprobación de esa sospecha.

Siguiendo los estudios, se prosiguió á medir la variación, con el auxilio de los instrumentos tan precisos con que hoy se cuenta.

Avanzados ya esos estudios en el norte, para confirmar lo que allí se había hecho y también en procura del conocimiento de las causas que originaban ese movimiento, se resolvió hacer estudios en el sud, es decir, ubicar estaciones australes. Se ubicaron dos, una en Bayswater (Australia) á los 31° 55' de latitud, y la otra en Oncativo, en la misma latitud, pero en un punto opuesto.

Es natural que, pasando á ser dependencia del observatorio de La Plata, la estación de Oncativo estará bajo la dirección técnica y administrativa de dicho observatorio.

Por no fatigar á la honorable cámara

me abstengo de entrar en consideraciones más extensas sobre este asunto, aunque es tentador, en vista de la premura que hay en terminar con los que estamos considerando.

He dicho. *¡Muy bien! ¡muy bien.)*

Sr. Presidente—Se va á votar el despacho en discusión.

—Se aprueba el proyecto en general y en particular.

35

COMUNICACIÓN AL SENADO

Sr. Va Gelderen—Pido la palabra.

Como corremos el riesgo de que la cámara quede sin quorum, hago moción para que se autorice á la presidencia á comunicar al honorable Senado todos los asuntos que sean sancionados.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento general, así se hará.

36

OBRAS DE SALUBRIDAD

EN TUCUMÁN

Sr. Secretario Ovando—Corresponde tratar el asunto que motiva la moción del señor diputado Van Gelderen.

Buenos Aires, septiembre 15 de 1908.

Al señor Presidente de la honorable Cámara de diputados:

Tengo el honor de pasar á la revisión de la honorable cámara el siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° El Poder Ejecutivo contribuirá hasta con la suma de doscientos cincuenta mil pesos moneda nacional, con destino á la ejecución de la ley número 5038.

Art. 2.° El ministerio de obras públicas intervendrá en la forma más conveniente para asegurar la legítima inversión de la cantidad con que la nación contribuye.

Art. 3° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 4° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 15 de septiembre de 1908.

JOSÉ E. URIBURU.
B. Ocampo.
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Voy á informar en dos palabras este asunto.

Se trata simplemente de ampliar la suma que la ley 5038 destinó á mejorar la salud pública en la ciudad de Tucumán, desecando los terrenos llamados del Bajo que se destinaban á hacer un paseo público.

Basta enunciar este propósito para que la cámara se dé cuenta de la importancia del asunto y de la urgencia de su sanción.

Sr. Piñero—¿Tiene despacho de comisión?

Sr. Secretario Ovando—No, señor, ha venido hoy del Senado.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Para solicitar del señor diputado que acaba de informar, algunos antecedentes tendientes á establecer si el honorable Congreso conoce la inversión de la suma que fué votada anteriormente y el resultado de aquella ley.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

El honorable Congreso al votar la ley 5038 á que he hecho referencia, el año 1906, y cuya ampliación se pide en la suma de doscientos cincuenta mil pesos, destinó con tal objeto la suma de ciento veinte y cinco mil pesos, que han sido invertidos en la adquisición de terrenos, de acuerdo con la rendición de cuentas que ha sido elevada al Poder ejecutivo. De manera que habría que ir á buscar allí mayores datos á este respecto.

Falta mucho para completar esa obra, y de ahí la iniciativa de los señores senadores por Tucumán en el honorable Senado y la sanción de la ley de que acaba de darse cuenta.

Votar doscientos cincuenta mil pesos para el saneamiento de los terrenos del Bajo de la ciudad de Tucumán, significa esto: relegar muy lejos, como una leyenda de los tiempos que fueron, la amenaza de la malaria en aquella provincia del norte. De manera que creo que no será necesario decir más para satisfacer la pregunta hecha por el señor diputado.

Sr. Cantón (E.)—Pido la palabra.

Como yo soy hijo de la capital de Tucumán, aplaudo toda iniciativa del Congreso tendiente á procurar el saneamiento de mi ciudad natal. Pero en el seno de la cámara debo procurar que ese saneamiento se haga extensivo al tesoro público.

Por eso es que yo desearía que este proyecto se aplazase, con el objeto de que pueda saber la cámara qué inversión han tenido esos fondos; cuáles han sido los precios que se han pagado por los terrenos en cuestión, y, en fin, todos los datos necesarios para ilustrar su criterio. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Terán—Pido la palabra.

Será muy fácil, quizás en esta misma sesion, satisfacer al señor diputado en su justa exijencia.

Se trata de una pequeña suma que ha sido votada por el honorable Congreso, que ha sido administrada en su inversión por el gobierno de la provincia y con la cual se han adquirido ya la casi totalidad de las hectáreas que va á comprender el parque mandado crear por la ley á que se ha hecho referencia.

Los precios han sido, puedo garantirlo, sumamente módicos y reducidos, tratándose de terrenos que están á las puertas de la ciudad. Por consiguiente, no me parece que sea necesario postergar un asunto de esta naturaleza que ha tenido dos veces la sanción del Congreso, cuando se puede tener la absoluta seguridad de la correcta inversión de los fondos, y que las obras contribuirán al cumplimiento de los fines de la ley general que se ha dictado sobre el paludismo, al mismo tiempo que se dotará á Tucumán de un parque que necesita extraordinariamente la población de aquella ciudad. *(¡Muy bien!)*

Creo que esta cámara puede votar con entera confianza y seguridad de que la inversión de los fondos anteriormente votados, se ha hecho con toda escrupulosidad, como lo pueden comprobar los vecinos de aquella provincia.

Sr. Piñero — ¿Es una obra de saneamiento?

Sr. Terán—Es un parque.

Sr. Piñero—Yo entendía que era una obra de saneamiento.

Sr. Terán—Es un parque que va á contribuir al saneamiento de aquella región.

Sr. Piñero — Pero hay una ley general de saneamiento relativa á las provincias del norte...

Sr. Terán—Sí, señor, y su cumplimiento está entregado á una comisión especial que depende del departamento de higiene.

Sr. Piñero—Es una obra de edilidad, entonces!

Sr. Van Gelderen—Si me permite el señor diputado....

En el artículo 1º de la ley, se determina con claridad y precisión el objeto de la suma pedida al honorable Congreso.

Yo voy á agregar dos palabras sencillamente para contestar las observaciones que se han hecho.

Es tradicional, señor presidente, la honestidad de los gobiernos de la provincia de Tucumán. Puedo hablar así, porque yo formo parte en la actualidad de aquel gobierno como miembro del partido político que sostiene la situación actual. Pero no formaba parte de la situación pasada y no hay en Tucumán tradición alguna que autorice la sospecha de malos manejos en los caudales públicos.

Voy á darle un dato á la honorable cámara. En lo más álgido de la oposición que haciamos en Tucumán, nombramos una comisión investigadora para revisar diez años de la administración atrasada ¿y sabe la honorable cámara lo que encontró esa comisión? No alcanzaban á trescientos mil pesos las sumas que no estuvieran debidamente comprobadas! Esto, en diez años, lo que equivale á una suma alrededor de dos mil pesos mensuales que se gastaban en limosnas que se hacían, para premiar los servicios de hombres que habían quedado inválidos al servicio de la provincia.

Es tradicional en Tucumán la inversión legítima y honesta de las sumas de dinero. De manera que la cámara no tiene por qué alarmarse pensando en que pudieron invertirse mal esos fondos. Se hacen licitaciones para la compra de los terrenos, se hacen licitaciones para las obras; de modo pues, que

no hay razón ninguna para la moción de aplazamiento formulada.

Insisto pues, en que la cámara sancione sobre tablas el proyecto.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Yo voy á votar por el aplazamiento del asunto, porque si es una obra de saneamiento, esa obra está prevista y atribuida por la ley de profilaxis y de paludismo al departamento nacional de higiene, como corporación técnica que debe dirigirla.

Me parece que los antecedentes y las referencias á investigaciones sobre honestidad de las administraciones provinciales, todo eso tiene poca aplicación en este caso. Lo que hace á la cuestión es que existe una ley de profilaxis y de paludismo que comprende el saneamiento de terrenos, porque si no fueran obras de saneamiento, y fueran obras agrícolas tendientes á mejorar la condición de los terrenos, tendría poco que hacer la urgencia con este asunto. Así, pues, por estas razones, y sobre todo porque hay una ley en ejecución que tiende á mejorar la condición de los terrenos en lo que se relacionan con las fiebres palúdicas, votaré per el aplazamiento.

Sr. Presidente — Esta moción no puede votarse por falta de *quorum*. Invito á la honorable cámara á pasar á cuarto intermedio.

—Así se hace siendo las 6 y 50 p. m.

SEPTIEMBRE 21 DE 1908

44ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 24ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Barraza, Bejarano, Bréard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Drago, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García (L.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Gonnet, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López Mañán, Luro, Martínez, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Argerich, Campos, Carlés (C.), Fernández, Freyre, Maza, Moyano (V.), Peña, Varela.—**Sin aviso:** Goenaga, Ibánez, López, Mugica, Rivas, Terrosa, Zabala.

SUMARIO Nº 44

1

Comunicaciones del Senado.

2

Despacho de las comisiones.

3

Diversas **peticiones particulares**.

4

Solicitud de la cámara de la Bolsa de comercio de la Capital, referente á **las tarifas de los ferrocarriles** Central Argentino y Buenos Aires y Rosario.

5

Renuncia del señor diputado L. M. Drago del cargo de miembro de la comisión especial encargada de estudiar los proyectos de ley sobre **cabotaje nacional**.

6

Integración de la comisión especial **para** el estudio de los proyectos de ley sobre **cabotaje nacional.**

7

Moción para tratar con preferencia un despacho de la comisión de obras públicas relativo á la renovación del **material** de los **ferrocarriles del estado.**

8

Proyecto de ley, por varios señores diputados, prorrogando por diez años la **pensión** que disfruta la señora Elena **Arteaga** de Domínguez.

9

Proyecto de ley, por varios señores diputados, acordando **pensión** á la señora Justa Varela de Láinez é hijos menores.

10

Proyecto de ley, por el señor diputado Manuel B Gonnet, sobre **denuncia de bienes fiscales** detentados por particulares·

11

Proyecto de ley, por el señor diputado Victorino Ortega y otros, destinando 350.000 pesos para **edificación escolar** en la provincia de San Juan.

12

Proyecto de ley, por el señor diputado A. F. Piñero, sobre fomento de **expediciones antárticas**.

13

Se resuelve celebrar **sesiones diarias**.

14

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley referente á la adquisición de la **biblioteca** y **archivo** del doctor Juan María Gutiérrez.

15

Consideración de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley en revisión, relativo á la **renovación del material de los ferrocarriles nacionales.**

—En Buenos Aires, á 21 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión, con asistencia del señor ministro de obras públicas, don Ezequiel Ramos Mexia, á las 4 y 5 p. m.

1

COMUNICIONES DEL SENADO

—Proyecto de ley en revisión concediendo autorización á los señores David Hogg, Gerónimo Ingrassia y Víctor M. Herrera, para establecer depósitos flotantes de carbón entre los puertos de la Capital y de La Plata.

2

DESPACHO DE LAS COMISIONES

NEGOCIOS CONSTITUCIONALES:

—Venia al señor Ambrosio P. Escalada para demandar á la Nacion, en representación de los señores Del Piano y Lucas.

OBRAS PÚBLICAS:

Proyecto de ley en revisión autorizando al señor Luis Facci Negratti á construir y explotar un ferrocarril de la Ensenada á Chacabuco, provincia de Buenos Aires.

—Proyecto de ley en revisión autorizando á la empresa del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico á construir y explotar una línea férrea de López Lecube á Villa Iris.

—Proyecto de ley de varios señores diputados, sobre construcción de cloacas domiciliarias en la ciudad de Catamarca.

—Proyecto de ley autorizando la inversión de 970.000 pesos en obras de defensa y dragado del río Gualeguaychú.

AUXILIAR DE PRESUPUESTO:

—Proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de agricultura por 321.772.91 pesos moneda nacional, para el pago de diversas cuentas.

—Proyecto de ley abriendo un crédito suplemetario por 118.142.10 pesos moneda nacional destinado á pagar gastos de la comisión de límites con Chile, correspondiente al año 1904.

PRESUPUESTO:

—Proyecto de ley autorizando la inversión de 878.181.93 pesos moneda nacional en el pago de cuotas vencidas correspondientes á las obras de un puerto de ultramar en Santa Fe.

—Proyecto de ley en revisión, autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta 8.000.000 de pesos en la compra de locomotoras y vagones para el ferrocarril Central Norte.

—Proyecto de ley del señor diputado M. M. Padilla sobre almacenaje en las aduanas de la república.

—Proyecto de ley del Poder ejecutivo, autorizando la inversión de 50.000 pesos en la adquisición de un terreno destinado al ensanche del colegio nacional de Salta.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA:

—Proyecto de ley del señor diputado B. Rodríguez Jurado, autorizando al Poder ejecutivo á entregar al gobierno de San Luis la cantidad de 800.000 pesos, por subvención de edificación escolar y para el pago de maestros.

—Proyecto de ley en revisión autorizando al Poder ejecutivo á contribuir á la publicación de la obra «Historia del general Martín Güemes».

PETICIONES:

—Proyectos de ley acordando las siguientes pensiones:

Carmen, Manuela, Eva é Isabel Allende, Viuda é hijos de don Julio Victorica, Mercedes y Micaela Benítez, María B. de Abarcas, Josefa Derqui de Colodrero, Rosa Fortes de Benítez, María Mercedes y Victoria Leonidas Echagüe, Teresa González del Solar de Martínez de Fontes, Felisa Henestrosa de Merlo é hijos, Máxima Quesada de Reyna,

Ercilia C. de Rufino é hijos, Beatriz Zuluaga de Zuluaga, Isabel Stella Horton, Fermina C. de Igarzábal é hijos, Sabina Granillo de Posse, Marcelina y Florencia Guerrero, Adela Somería de Young, Juana Fernández de Lara, Liberata A. de López, Remigia Alvarez de Mansilla, Dolores Barbeito, Emilia Lavalle de Battilana, Lucía Ochagavía de Abella, Irene A. de Cieri, Lydia Becher de Frugoni é hijos, Encarnación Lawson de Fragueiro, Luisa Laplane de González é hijos, Saturnina Molina de la Colina é hijas, Elvira S. de Gordillo é hijos, Leocadia A. de Kekk, Antonia García Mérou de Monzón, Elena Castro de Tolosa, Carmen Saravia de Valdez é hijos, Ludovica M. de Valdez é hija, Ernestina O. de Voget, Arminda Santillán, Nieves Rodríguez de Aguilar, Bernarda G. y Francisca G. Balcarce, Carmen C. de Olmedo, Rosario Videla Castillo, Fidela Dávila de Herrera, Teresa Hornos de Martínez, Luisa de la F. de Rocha, Querubina Gómez de Gómez, Julia Saravia, Anunciación Díaz Rodríguez, Juana Outes, Esteban Murga, Julia Gache de Eguía, María Arenas de Ruibal, María E., Dolores y Raquel Videla, Angela C. de Estrada, Germán Díaz, Celmira Araujo de Madariaga, Clementina, Mercedes y Pastora García, Isabel Wilkes, Benita Ponce de León, Esther Córdoba de Oliva, Jacinta González, Rosaura Salvadores de Planes, Máxima T. de Gómez, Josefa Cupertina Martínez, Rosario y Margarita Morales Gauna, Tomasa Agrelo de Agrelo, Martina A. de Peralta, Martina E. Iriarte.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

3

PETICIONES PARTICULARES

—El centro de cabotaje nacional solicita e pronto despacho del proyecto de ley del diputado E. Cantón sobre trabajos en el río Gualeguay.—(*A la comisión de obras públicas*).

—La cámara de la Bolsa de comercio adhiere á la solicitud de la liga de defensa contra las nuevas tarifas de ferrocarriles. - (*A sus antecedentes*).

—Vecinos de Rivera, Macachín, Doblas, Bahía Blanca, Santa Rosa de Toay, General Acha y Victorica solicitan el pronto despacho de una solicitud del ferrocarril al Pacífico. referente á la construcción de una línea férrea.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Vecinos de General Belgrano y Las Conchas (Buenos Aires) solicitan el pronto despacho del proyecto de ley del señor diputado J. M. Vega sobre edificación escolar.—(*A la comisión de instrucción pública*).

—El presidente de la «Asociación argentina contra la trata de blancas» solicita la sanción del proyecto de ley del señor diputado A. L. Palacios presentado el año anterior.—(*A la comisión de legislación*).

—La presidenta de la sociedad pro-templo de Santo Domingo de San Juan, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: Angela M. de Alvarez, Carmen Madariaga de Gallino, Felisa Wrigh de Silva, Bernardina G. y Francisca G. Balcarce, José Almeida, Elena Thorne de Torres, Angela Riera de Hudson, Eulogia Barrera de Mendraco, Ubalda C. de Poledo, Carolina P. de Bores, Ramona Caraza de Chiclana, María Domínguez, Jorgia y Gregoria Ponce, Isabel Vidal, Rufina O de Comas, Dolores, Damiana y Candelaria Méndez, Emilia Villamayor, Victoria C. de Achával Rodríguez.—(*A la comisión de peticiones*).

4

SOLICITUD

TARIFAS DE FERROCARRILES

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Para pedir que sea publicada la solicitud de la Bolsa de la capital en el *Diario de sesiones.*

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Así se hará, señor diputado.

—La solicitud de la referencia es la siguiente:

Buenos Aires, septiembre 2 de 1908.

Honorable Congreso de la nación.

Desde que las empresas de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino fusionadas, pusieron en práctica las nuevas tarifas que rigen en sus líneas, la cámara de la Bolsa de comercio que tengo el honor de presidir, ha sido informada de las numerosas quejas de comerciantes, industriales, hacendados y agricultores establecidos en el trayecto servido por esas líneas, motivadas por la elevación exagerada de las tarifas puestas en uso y por procedimientos que uniformemente califican de abusivos y perjudiciales á sus intereses en demasía.

La cámara de la Bolsa no ha podido, pues, permanecer indiferente ante tan reiteradas manifestaciones, y considerando que los hechos denunciados afectan intereses valiosos y podrían llegar á comprometer el desenvolvimiento de fuerzas vitales del país, no ha vacilado en prestarle toda su atención como por cierto merece este asunto, entendiendo

que así sirve y llena los fines de la institución cuya representación ejerce.

La sustitución de las antiguas tarifas uniformes, por las nuevas llamadas de escala decreciente, representa un recargo notable para el servicio público que esas empresas prestan en los recorridos de mayor producción y tráfico, y una rebaja que en realidad es ilusoria y no beneficia á la economía nacional, en los largos recorridos de reducido movimiento, sistema que sólo se funda en una vana promesa de futura extensión de los centros productores á regiones donde no ha podido alcanzar todavía el desarrollo de la producción, regida como está por leyes natuturales y no por medidas aconsejadas por la urgencia y el interés privado de las empresas.

Mientras tanto, los beneficios inmediatos, que por las entradas totales reportan las nuevas tarifas para las empresas fusionadas son tan grandes, como grandes son también los perjuicios que sufren los productores afectados por esas tarifas, con las cuales se burla el principio universal, en cuya virtud el comercio honesto sólo debe pretender una retribución justa y razonable por los servicios que presta, tanto más cuando se trata, como en este caso, de servicios públicos que afectan la riqueza del país.

La cámara de la bolsa se permite llamar la atención de vuestra honorabilidad sobre este solo hecho, el más importante de todos, y considera supérfluo aportar otros elementos de juicio que la ilustración de vuestra honorabilidad ha de descubrir así que penetre en el fondo del asunto que sabe ha sido promovido ante el honorable Congreso por la comisión de la Liga de defensa contra las nuevas tarifas de los ferrocarriles fusionados.

Por tanto, la cámara de la bolsa de comercio, que presido, apoya decididamente estas gestiones y confía en que vuestra honorabilidad ha de estudiar esta cuestión de tan vital importancia, con el interés que inspira el porvenir del país, y ha de resolverla con criterio justo y patriótico, que consulte el interés de las empresas fusionadas y á la vez el del productor.—*M. Correa Mora'es.—Rafael Pons.*

5

RENUNCIA

SEÑOR LUIS MARÍA DRAGO

Buenos Aires, septiembre 21 de 1908.

Ruego al señor presidente de la honorable cámara quiera someter á la misma la renuncia indeclinable que presento, por razones personales, del puesto de miembro de la comisión encargada de estudiar un proyecto de ley de cabotaje, con que he sido honrado.

Saludo al señor presidente.

L. M. Drago.

Sr. Presidente—Como es de práctica, se tratará sobre tablas la renuncia interpuesta por el señor diputado Drago. Está en discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota si se acepta la renuncia presentada, y resulta afirmativa.

6

INTEGRACIÓN

Sr. Presidente—La cámara resolverá en qué forma ha de llenar la vacante.

Sr. Pera (J. V.)—Que sea el señor presidente quien designe el reemplazante.

—Apoyado.

Sr. Presidente—La presidencia designa al señor diputado Meyer Pellegrini para ocupar la vacante.

7

MOCIÓN

FERROCARRILES NACIONALES

Sr. Cronzeilles—Pido la palabra.

Por tratarse de la autorización al Poder ejecutivo con el objeto de que provea al equipo de los ferrocarriles nacionales y terminación de las líneas que están en construcción, hago moción para que el despacho de la comisión de presupuesto, de que se ha dado cuenta, sea tratado sobre tablas, aprovechando la oportunidad de encontrarse presente el señor ministro de obras públicas, y de que el miembro informante de la comisión en este asunto está dispuesto á dar á la cámara todas las informaciones que sean necesarias.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Hay otras dos mociones anteriores de tratar asuntos sobre tablas. De manera que sería conveniente establecer si esta moción que formula el señor diputado por Santa Fe ha de

primar sobre las otras dos ó si el asunto á que el señor diputado se refiere ha de tratarse después.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Voy á hacer una moción en el mismo orden de ideas de la que acaba de formular el señor diputado por Santa Fe.

Entiendo que hay dos ó tres proyectos de ley que tienen sanción del Senado y que las comisiones respectivas de esta cámara han despachado con algunas modificaciones. Para que estos asuntos tuvieran tiempo de ser convertidos en ley, en el supuesto de que la cámara aceptara las modificaciones introdudas por las comisiones, sería necesario que su sanción se produjera en esta sesión ó en la próxima, porque de otra manera no habría tiempo de que volvieran al Senado.

Por estas consideraciones, hago moción para que los asuntos que tengan sanción del Senado sean tratados sobre tablas, en el orden de las mociones sobre tablas ya votadas.

Sr. Crouzeilles—Como autor de la moción para tratar sobre tablas el despacho de la comisión de presupuesto, voy á decir que mantengo la moción para que sea considerado este asunto solo, con independencia de cualquier otra moción que se haga.

Sr. Roca—No he pretendido incorporar mi moción á la del señor diputado.

Sr. Crouzeilles—He hecho esta manifestación, porque no quiero permitir que se vayan enancando otros asuntos en éste.

Sr. Roca—No soy partidario de ese procedimiento. Mi moción es independiente de la del señor diputado.

Sr. Crouzeilles—La sesion de hoy está destinada á tratar dos despachos de la comisión de legislación referentes á la administración de los ferrocarriles nacionales y á la dirección general de ferrocarriles; y mi moción tiende á que el despacho de la comisión de presupuesto sea tratado antes que esos dos despachos, aprovechando la circunstancia de encontrarse presente el señor ministro de obras públicas.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Me permitiría solicitar del señor diputado por Santa Fe, que acaba de formular la moción, que la modifique en este sentido: que este asunto sea tratado inmediatamente después de los otros para los cuales se ha fijado la sesión de hoy.

Sr. Crouzeilles—Siento mucho no poder complacer al señor diputado.

Sr. López Mañán—Me fundo en esta circunstancia: que la cámara ha resuelto ocuparse en la sesión de hoy, exclusivamente, del asunto relativo á la dirección de los ferrocarriles del estado; de manera que si se le anteponen mociones de tratar otros asuntos sobre tablas, quedará de hecho derogada esa resolución.

Sr. Crouzeilles—Siento mucho no poder complacer al señor diputado.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado por Santa Fe para tratar sobre tablas y con anterioridad á todo otro asunto, el despacho de la comisión de obras públicas sobre provisión de fondos para adquisición de tren rodante para los ferrocarriles nacionales.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Es para hacer moción de que se considere en el orden de las mociones de tratar sobre tablas—soy menos exigente que el señor diputado por Santa Fe—todos aquellos asuntos relativos á obras públicas que tengan sanción del Senado y despacho de la comisión respectiva.

Sr. Secretario Ovando—Hay una moción en ese sentido, señor diputado.

Sr. Roca—Permítame el señor secretario; entiendo que la moción sancionada es de preferencia para tratar todos los asuntos que tengan sanción del Senado.

Sr. Secretario Ovando—La moción del señor diputado Vocos Giménez se refiere sólo á los asuntos relativos á obras públicas.

Sr. Roca—Perfectamente. Entonces, retiro mi moción.

Sr. Galiguiana Segura—Pido la palabra.

Entre los asuntos de obras públicas que tienen sanción del Senado, hay algunos de mayor urgencia que otros, como el relativo á la concesión al ferrocarril del Pacífico de varias líneas en la provincia de Mendoza y en el territorio nacional de la Pampa. Este es un asunto de verdadero interés público.

Hago pues moción para que dentro de las preferencias acordadas á esta clase de asuntos, se dé prefencia al que acabo de indicar.

—Apoyado.

Sr. Presidente—La presidencia entiende que el asunto á que se refiere el señor diputado está incluído en la moción del señor diputado por Santa Fe, doctor Vocos Giménez.

Sr. Galigniana Segura—Este es un asunto que acaba de entrar y es de verdadera importancia.

Sr. Presidente—La presidencia entiende que está comprendido en la moción de preferencia para ser tratado cuando le corresponda.

Sr. Galigniana Segura—Perfectamente.

8

PENSIÓN

SEÑORA ELENA A. DE DOMÍNGUEZ

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Prorrógase por el término de diez años la pensión que actualmente disfruta la señora Elena Arteaga de Domínguez.

Art. 2.° Mientras este gasto no se incorpore al presupuesto, se hará de rentas generales, imputándose á la presente.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Buenos Aires, septiembre 21 de 1908.

Carlos Saavedra Lamas.—Aureliano Gigena. — Antonio Santamarina.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

9

PENSIÓN

SEÑORA JUSTA V. DE LÁINEZ

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase á la señora Justa Varela de Láinez é hijos menores, viuda del ex-diputado nacional don Bernabé Láinez, la pensión mensual de 300 pesos moneda nacional.

Art. 2.° Mientras este gasto no se incorpore al presupuesto, se hará de rentas generales imputándose á la presente ley.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Gaspar Ferrer.—I. Ruiz Moreno.—Ezequiel de la Serna.—Luis García.—Antonio Santamarina.—José Fonrouge.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

10

DENUNCIA DE BIENES FISCALES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase á toda persona que haga ingresar al dominio público bienes inmuebles ó derechos sobre inmuebles que le pertenecen y cuya existencia resulte ignorada, el 50 por ciento del importe de esos bienes ó valores.

Art. 2° El escrito de denuncia indicará el territorio ó departamento donde se encuentre la tierra objeto de la misma y la superficie aproximada en hectáreas, sin ser obligatorio precisar exactamente sus límites.

Art. 3° El Poder ejecutivo conferirá vista del escrito de denuncia á la dirección general de colonias y tierras, la cual deberá expedirse dentro de los quince días, manifestando si la tierra denunciada le era desconocida como fiscal, determinando límites y áreas de la conocida como tal: de este informe se dará vista al interesado.

Art. 4° Si en el informe no se mencionara lo que se denuncia como propiedad fiscal, se tendrá como tierra ignorada á los efectos del artículo 1°.

Art. 5° Las denuncias sobre tierra pública no podrán referirse en ningún caso sino á la tierra que se encuentre detentada por cualquier poseedor y que el Poder ejecutivo no haya reclamado antes que la denuncia se verifique.

Art. 6° El denunciante dará una fianza á satisfacción del Poder ejecutivo para responder de los honorarios y gastos causídicos del juicio, así como de las responsabilidades á que puede dar lugar la gestión y con este requisito se le entregará el poder para las gestiones del caso.

Art. 7° Comuníquese, etc.

Manuel B. Gonnet.

Sr. Gonnet—Señor presidente.

En sus últimas sesiones la honorable cámara sancionó con carácter de definitivo, un proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado para promover el fomento de los territorios nacionales. En ese debate hube de proponer se introdujeran algunos artículos tendientes á defender la tierra pública detentada por particulares y que el estado puede perder por una prescripción no interrumpida de los detentadores; pero el espíritu de la cámara se evidenció en un debate previo promovido por el señor diputado por la Capital ingeniero Mitre á propósito de uno de sus artículos: la comisión no quería introducir modificaciones, para que el proyecto no volviera al honorable Senado, ya que el Poder ejecutivo estaba urgido para tomar las medidas que ese proyecto ordenaba, para desenvolver la vialidad de los territorios, razón que me indujo á presentar por separado el proyecto que hoy someto á la consideración de la cámara.

Me mueve á presentar este proyecto—aparte de las consideraciones de previsión y de necesidad en toda buena ley de tierras públicas,—el hecho de que algunos jueces de territorios nacionales hayan acordado título supletorio á poseedores de tierra pública que prueban por información haberla poseído por más de treinta años.

Si el hecho de la posesión treintenaria que invocan algunos poseedores es exacto, nada podrá hacer el estado en defensa de su derecho para reivindicar esas posesiones, ya que desde la promulgación del código la prescripción se opera en favor y en contra del estado: el proyecto nada podrá contra semejante estado de cosas.

Pero es deber del gobierno tomar todas las medidas que la previsión aconseja, á fin de que la posesión de tierras fiscales desconocidas como tales, no se convierta en un derecho de propiedad irrevocable; y eso sólo puede obtenerse estimulando el celo de los particulares en la defensa de los intereses públicos y acordándoles una parte de los beneficios que su acción eficiente, pudiera reportar al fisco.

Ya la provincia de Buenos Aires dictó en defensa de esos intereses sus leyes de 4 de febrero de 1901 y de 5 de febrero de 1906 que la práctica ha demostrado ser eficaces.

El proyecto que someto á la consideración de la cámara no es en suma, sino un proyecto de ley análogo á las leyes citadas, armonizándolo á los territorios para los cuales debe regir y fijando los procedimientos previos que el Poder ejecutivo debe adoptar para asegurarse de que la tierra denunciada como fiscal le era desconocida, y garantizando al propio tiempo al estado de las contingencias que esas gestiones pudieran acarrearle.

Por estos antecedentes someto el proyecto de ley á fin de que pase á estudio de la comisión correspondiente.

—Pasa el proyecto á la comisión de legislación.

11

EDIFICACIÓN ESCOLAR

EN SAN JUAN

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Destínase de rentas generales la suma de trescientos cincuenta mil pesos para dotar de edificios propios á las escuelas comunes de instrucción primaria de San Juan, á condición de levantarse los edificios en terrenos fiscales de aquella provincia, y que sean favorecidos con ellos los departamentos de la ciudad, Concepción, Desamparados, Trinidad, Santa Lucía, Albardón, Angaco Sud, Angaco Norte, Caucete, 25 de Mayo, Pocito, Huanacache, Calingasta, Jachal, Valle Fértil é Iglesia.

Art. 2º Incumbe al gobierno de San Juan, consultadas las necesidades sobre la edificación, elegir y determinar los puntos y los terrenos en que convenga levantar los edificios de que elevará descripción y memoria técnicas al Poder ejecutivo nacional.

Art. 3º Incumbe al Poder ejecutivo nacional, por órgano del ministerio de instrucción pública, aprobar la descripción y la memoria, planear y presuponer las obras, y por sus ingenieros dirigir y contralorear las construcciones, todo ello dentro de un marco económico de ciento cincuenta mil pesos para un edificio en la ciudad; de quince mil pesos para un edificio en cada uno de los departamentos de Concepción, Desamparados, Trinidad Santa Lucía, Albardón, Caucete, Pocito, Jachal, Valle Fértil, é Iglesia; y de diez mil pesos para un edificio en cada uno de los departamentos de Angaco Sud, Angaco Norte, 25 de Mayo, Huanacache y Calingasta.

Art. 4º El Poder ejecutivo de la nación y el gobierno de San Juan pondrán todos los medios para que, desde el principio y siem-

pre los terrenos que se empleen y la edificación escolar de esta ley sean exclusivamente de las escuelas comunes primarias de San Juan.

Art. 5° Impútese el gasto á esta ley.

Art. 6° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Victorino Ortega.

Sr. Ortega—Señor presidente:

Como el robustecimiento y la solidificación de la instrucción pública sea un empeño, ó mejor un sentimiento argentino, sólo ya de disposición y de práctica por parte de los poderes públicos, á las que concita el saludable ambiente del Congreso, me lisonjeo, exento de toda duda, en la certidumbre de oir un despacho favorable de la distinguida comisión de instrucción pública, y el voto igual de esta honorable cámara ahora, y del honorable Senado en seguida, tanto más confiado, cuanto que hay recientes y hermosos antecedentes.

La escuela, para su robustecimiento y solidificación, precisa de estabilidad y comodidad, á la manera que las precisa la familia para crecer y las instituciones públicas para desenvolverse; y la estabilidad y la comodidad reposan en el goce de la casa propia. Tiene casa la familia, y la tienen el banco y el Congreso; debe tenerla la escuela; y la va adquiriendo en esta gran capital espléndida como la merece, y empieza á adquirirla en las provincias modesta como se lo permiten las circunstancias.

Una de las provincias menos favorecidas por los medios, es San Juan; y San Juan fué la cuna del primer educacionista sudamericano, y también del más generoso protector de la educación popular—hablo con el respeto y la admiración en el alma—de Sarmiento y de Oro; ¡y no hay allí escuelas que conmemoren ni á Oro ni Sarmiento!

San Juan, que tiene una población escolar de veintitrés mil niños, y que de ella frecuentan las escuelas sólo quince mil, porque hasta este momento no ha podido establecer más que ochenta y cinco escuelas, y que por tal motivo van quedando analfabetos ocho mil niños, igual á la tercera parte y fracción de la población escolar; San Juan, que ganó en 1871 y 1872 el premio nacional acordado á la provincia que educara el mayor número de niños en relación á la población escolar, y de quien son gloria educacional Aurora Riveros y Elida Balmaceda, que acaban respectivamente de merecer el premio y una mención honrosa instituidas por el altruismo de la «La Prensa», San Juan, repito, sólo tiene tres edificios propios, pero inadecuados para escuela: alquila ochenta y dos edificios, más inadecuados aún, porque son ocasionales, y está sujeta á las mil contrariedades que rigen en la práctica á las locaciones de provincia. La escuella allí, pues, lejos de robustecerse y de solidificarse por la estabilidad y la comodidad, va desmembrándose, como lo acusa la crecida porción de niños de la población escolar que no acude á educarse, comparado lo presente con lo pasado.

La escuela de San Juan corre así el peligro de perecer, ó por lo menos de empeorar, si la nación no concurre en su auxilio por la ley que propongo, ó por otra semejante: concurso, auxilio solamente, ya que la nación costea, con la amplitud de sus poderosos recursos, la educación pública de su admirable capital, y coadyuva á difundirla con subsidios en el resto del país.

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública.

12

EXPEDICIONES ANTÁRTICAS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo á cooperar al éxito de la expedición á las regiones polares antárticas dirigida por el doctor Juan Charcot en el buque ¿Pourquoi-Pas?

Art. 2.° El Poder ejecutivo arreglará con el jefe de la expedición la forma de prestar á éste la ayuda que necesitare y tratará de obtener la admisión en su personal de algunos representantes argentinos.

Art. 3.° El Poder ejecutivo procederá á organizar una expedición argentina, á las regiones polares australes, é invitará á los gobiernos que han expedicionado á las mismas regiones, á confeccionar un programa uniforme de las investigaciones y de los estudios á ejecutarse en las expediciones futuras.

Art. 4° Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se harán de rentas generales y se imputarán á la misma.

Art. 5° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Antonio F. Piñero.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

El problema antártico, señor presidente, es ante todo un problema geográfico.

Concuerdo con Charles Robot el traductor y prefacista de la edición francesa de las obras de Nansen y Otto Nordenskjöld, el genial y heróico explorador al Polo ártico y el esforzado y valeroso esplorador al Polo antártico,—concuerdo con Charles Robot que en el dominio de la geografía el siglo XX ha sido inaugurado por una cruzada de todos los países más civizados de Europa, hacia las regiones antárticas, lo que puede llamarse la conquista contemporánea del Polo Sud, que había quedado absolutamente abandonada por los exploradores de 1841 á 1897.

Así, mientras que merced á una gran actividad, á una actividad sin ejemplo durante el último cuarto del siglo XIX, los exploradores descubrieron y revelaron al mundo los misterios del Africa Ecuatorial y del Asia Central, y Nansen, por un golpe de genio y de audacia estupendo, admirable, como todo golpe de genio, venció obstáculos que hasta entonces habian permanecido irreductibles, que cerraban el acceso al Polo, contra los que se habían estrellado infructuosamente los esfuerzos de los más intrépidos exploradores, salvando esos obstáculos por primera vez, llegó á las más altas latitudes y pudo revelar al mundo con la concepción penetrante y magnífica de su genio y la intrepidez y fortaleza de su ánimo, las condiciones de la cuenca ártica; mientras todo esto ocurría, digo, las inmensidades que rodean al Polo Austral permanecieron durante la última mitad del siglo XIX, vírgenes de toda investigación, del punto de vista de la exploración de las regiones polares y de las cuestiones geográficas que comportan.

Respecto de la geografía de las regiones polares, los geógrafos permanecían profundamente divididos en dos campos netamente separados. Unos sostenían que el Polo Norte estaba ocupado por un mar muy profundo, y los otros que se encontraba ocupado por un océano de muy débil profundidad, diseminado de islas y de tierras más ó menos extensas.

Estas cuestiones han sido resueltas en menos tiempo de lo que se esperaba, por el progreso científico que trasformara el mundo, por el progreso que no es proporcional al tiempo, que crece según una función más compleja y más rápida, como lo comprueban la amplitud y la potencia cada vez más extraordinaria que la civilización ha adquirido en la misma unidad de tiempo, en los últimos treinta años y que se realiza no sólo en el orden material de la producción de los procedimientos de fabricación, de la agricultura intensiva, que multiplican en tan alto grado la riqueza, del descubrimiento de una nueva zona polar que aumenta la extensión conocida de nuestro globo, sino también en la ley moral que regula la vida humana! *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Pero no se han resuelto con la calma con que se resuelven los problemas físico-químicos ó biológicos en el ambiente sereno del laboratorio; sino mediante la más terrible de las luchas con las fuerzas de la naturaleza, obra titánica que exige las más sólidas cualidades, la iniciativa más vigorosa y audaz, la mayor plasticidad de ingenio, el don de invención más maravilloso, unido al valor heróico, á la intrepidez inquebrantable de ánimo, endurecido y á prueba de todos los sufrimientos! *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sí, esas cuestiones han sido resueltas por la acción armónica, genial, de ese conjunto de aptitudes superiores y á expensas de sacrificios, abnegación, dolores, angustias y vidas humanas, con las fuerzas y heroicidades que glorifican la raza humana y los pueblos sin los horrores de la guerra, sirviendo, no ultrajando la civilización! *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Para llegar á las más altas latitudes Nansen fué el primero que concibió y ejecutó el proyecto audaz de dejarse llevar hasta el norte, por la caida ó corriente de las aguas que conducen las enormes masas de hielo al través de la desconocida cuenca polar. Nansen comprobó en su expedición de una manera absolutamente cierta la existencia del Océano polar.

Nansen partió de las Islas de la Nueva Siberia, y conducido por la corriente de los hielos hasta la tierra de Francisco José, el ilustre explorador no encontró en parte alguna vestigio de tierra firme, aunque pasó por el 86° 14', es decir, á 418 kilómetros del Polo. Llegó además, á este otro resultado: que la copa de agua que cubre el Polo tiene una profundidad considerable. Es este resultado un desmentido formal infligido á la opinión corriente de los geógrafos, sobre

la poca profundidad del Océano polar, tanto que muchos geógrafos temieron excederse acordándole una profundidad de 300 metros. Y para atribuirle tan poca profundidad se basaban en el hecho da que los sondajes ejecutados en el norte de Siberia no habían pasado nunca de 300 metros. Por esta razón Nansen no se habia provisto de aparatos apropiados á los grandes fondos. En los primeros ensayos, al norte de la nueva Siberia, por los 79º de latitud, se obtuvo una profundidad de 165 metros,—pero apenas franqueado este punto, la sonda descendió 3000 á 3500 metros, y en los sondajes efectuados después, en el curso de toda la expedición, se obtuvo invariablemente el mismo resultado. Se reconoció además que los grandes fondos polares eran contínuos con los del Atlántico septentrional. En la última expedición noruega se obtuvo una profundidad de unos 3600 metros sudeste de San Juan Mogen.

Nordenskjöld había encontrado 4800 metros entre Groenlandia y el Spilzberg. Igual resultado obtuvieron el duque de los Abruzzos y el comandante Peary.

Las regiones árticas corresponden á un verdadero abismo que se abre en la corteza sólida del globo, alrededor de la extremidad del eje polar. Y esta cavidad que no cubre menos de cinco millones de kilómetros cuadrados, ofrece una profundidad media de 3.500 metros, es decir, exactamente la misma que la de los océanos Pacífico y Atlántico reunidos.

La concepción genial y atrevida de Nansen de dejarse conducir hacia el Polo Norte por las corrientes que arrastran las enormes masas de hielo y trasponer así las murallas que cerraban el paso á los exploradores, le permitió asegurar el éxito de su viaje, que se contará siempre á la vez que como una proeza, de que puede glorificarse el hombre, como un progreso decisivo en la solución del inmenso problema de la exploración polar, insoluble durante siglos de perseverantes y heróicos esfuerzos, progreso que abrió á la ciencia una via nueva y fecunda. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

El relato que Nansen hace de su viaje, conducido por la atracción del abismo, entre promontorios de hielo que parecen unirse para aplastarlos, descendiendo pendientes abruptas de la montaña helada, con la boca siempre abierta del abismo ante la mirada siempre ansiosa del explorador, con la renovación incesante del peligro,—el relato que Nansen hace de todos los episodios dramáticos de este viaje, con un estilo tan admirablemente sencillo, tan insuperablemente bello, tan límpido que ningún artificio retórico se interpone entre el lector y los hechos, y que todos los efectos que produce la lectura del libro de Nansen surgen de la realidad concreta y viviente, y más profunda y duradera la impresión que deja en el espíritu, que la que podía dejar alguna aventura legendaria maquinada por Julio Verne y realizada por Lohengrín. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

El problema de la exploración polar austral permanecía del todo desconocido y la existencia de un continente polar era una de sus más grandes incógnitas.

Las expediciones francesas, inglesas y americanas del medio del siglo XIX no han hecho más que entrever muy superficialmente el continente austral. Dumont d'Urville es el primero que ha reconocido su existencia, Welkes lo ha explorado sobre la más grande extensión, y Ross ha visitado la parte de sus costas más aproximadas del Polo. Era temerario, en aquella época, afirmar netamente la existencia de un continente ocupando el Polo Sur cuando se piensa que la más grande latitud alcanzada en esas regiones por Borchgrewinck corresponde solamente á la de Spitslecog austral.

De 1841 á 1897 el Polo Sur parecía absolutamente abandonado. Apenas puede citarse la expedición inglesa de Challenger, que trae una rica cosecha de documentos científicos importantes.

Sin embargo ningún hombre había pasado el invierno más allá del círculo polar antártico, cuando Gerlache y sus compañeros, en 1898, invernaron á bordo de su navío, el Bélgica, que tuvieron que apuntalar con la nieve para evitar su ruina. El invierno siguiente Borchgrewink y su tripulación permanecieron sobre los hielos antárticos á bordo del Southern Cross y recogieron interesantes observaciones magnéticas y meteorológicas.

A partir de este momento comienza una era de descubrimientos que se podría llamar «la conquista contemporánea del Polo Sud». Las naciones europeas hacen un esfuerzo considerable por arrancarles todos sus secretos, El estío

antártico de 1902 á 1903 habrá visto cinco buques, entregados á la tarea sobre el límite de la inmensa muralla de hielo (banquise).

La Discovery, bajo las órdenes del capitán Scott, partió en 1901 de Inglaterra con destino á la Tierra Victoria. En la misma época Alemania envió el Gauss, comandado por el doctor Erich von Drygolky, Suecia el Antartic, dirigido por el doctor Otto Nordenskjöld, auxiliado por el Uruguay, y por último la expedición escocesa en el Scotia, bajo el mando del doctor Bruce, que fué precedido en su viaje al Antárticó por el Moring que partió para socorrer la Discovery.

Un vasto programa había sido establecido de común acuerdo—la Discovery y el Gauss debían ocuparse principalmente de magnetismo, navíos que habían sido equipados para éste género de estudios. La expedición sueca se había reservado la geología, mientras que la expedición escocesa debía consagrarse casi exclusivamente á la oceanografía y meteorología. Está demás decir que cada expedición recogería el mayor número de datos que le fuera posible sobre todos los asuntos, además de la rama especial que tenía la misión de estudiar particularmente.

Estas diversas expediciones se han dividido casi todo el casquete polar: la expedición inglesa se ha atribuído la Tierra Victoria: los alemanes deben explorar la Tierra de Enderby y de Kemp; los suecos la Tierra Luis Felipe y la Tierra Grahan; los escoceses se reservaron el mar de Wedell.

Quedaba un sector importante que explorar, era el comprendido entre el 65° y el 160° de longitud, en el que todo está para descubrir. El lugar de Francia estaba naturalmente indicado. Por cierto que ni se ha pensado reservarle un lugar á la República Argentina. Es necesario que nosotros lo tomemos.

Se constituyó aquella expedición famosa compuesta de siete sabios, entre los que figuraban el antiguo jefe del Bélgica, el comandante de Gerlache, le docteur Jean Charcot que asumió la responsabilidad de la empresa, el naturalista Bonnier, profesor de la Sorbone, M. Bernard Pérez de Burdeos. Estos últimos se separaron de la expedición y desembarcaron de Le Françáis en Pernambuco.

Si no estoy mal informado, ambos dudaban de la capacidad de Charcot para dirigir la expedición.

El programa científico de Le Français fué estudiado y discutido por la Academie des Sciences, le museum y la Société de geographie.

Inmediatamente después de haber regresado de esta campaña, el doctor Charcot ha preparado una segunda, bajo los auspicios de L'Academie de Sciences y con el apoyo financiero del gobierno francés. Esta expedición partió del Havre y tocará pronto en nuestro puerto. Y como última escala, como uno de los últimos contactos con el mundo civilizado y para hacer las últimas provisiones. El jefe de la expedición tiene en Buenos Aires muchos amigos argentinos, una colonia francesa que forzosamente admira y aplaude la abnegación é intrepidez del compatriota y piensa con razón, como lo ha manifestado, que la República Argentina será uno de los cooperadores para realizar el programa científico del *Pour quoi Pas?* El positivo interés científico del viaje de exploración basta para justificar la cooperación que la Argentina no puede dejar de prestarle. Pero la República Argentina tiene que hacer algo más, tiene que ocupar el lugar que le corresponde en la conquista del Polo Antártico.

Esta insistencia, este nuevo viaje de exploración honra tanto la inteligencia, como el viaje de Charcot, la intrepidez, la grandeza de su obra.

Hay muchas razones en qué fundarse para pensar que esta segunda campaña de Charcot al Antártico será de grandes resultados científicos, del punto de vista de la ciencia pura, en la solución de muchas cuestiones dudosas, que se refieren al origen mismo de la obra y de grandes ventajas inmediatas por la civilización, por el ensanche geográfico de nuestro mundo y un mejor conocimiento del Cosmos.

En Bélgica preparan una segunda expedición á las regiones polares australes y en 1906 se reunió un congreso internacional con el objeto de confeccionar un programa uniforme de investigaciones y de estudios á efectuarse durante las expediciones. Es claro que en vez de la acción aislada é independiente de las distintas naciones, la acción coordinada de un programa común tiene que conducir á resultados muy superiores.

Sería prematuro concluir desde ahora en la existencia de un continente austral único: antorcha, que ocuparía

sin solución de continuidad el casquete (la calotte) polar del sud.

El pequeño número de expediciones que han tenido lugar en esas regiones no nos pueden suministrar sino documentos aislados; sin embargo sería desconocer las inducciones más legítimas negar pura y simplemente su posibilidad. Todo hace prever la presencia de una tierra elevada en esos parajes.

Con una experiencia más completa de las condiciones de la lucha con las inclemencias de la exploración, con el concurso de la Academie des sciences, de la Société de geographie y del gobierno francés, Mr. Charcot ha dado á la expedición una organización más sólida y adaptable al programa del viaje; se ha mejorado las condiciones del buque, pues el *Pour quoi Pas?* es más perfecto que *Le Français*.

El estado mayor lo formá un personal científico de primer orden: Charcot, comandante de la expedición y médico, que se dedica á los trabajos científicos, investigaciones bacteriológicas; Bougrain, alférez de navío, segundo comandante que se ocupará de las observaciones astronómicas y de la triangulación; M. Rouch, alférez de navío, que tendrá á su cargo los trabajos de meteorología y oceanografía; M. Godfroy, alférez de navío también, que correrá con la hidrografía de costas, mareas y química del aire; M. Gourdan, que atenderá la geología; el doctor Jacques Siouville, segundo médico que está encargado de la zoología marina; M. Senoroque, de los trabajos de magnetismo terrestre y de fotografía, y M. Gain, de la zoología y de la botánica.

Su tripulación está constituida por 20 hombres entre contramaestres, mecánicos, marineros y ayudantes, todos hombres profesionales, expertos en el oficio y veteranos en este género de lucha, pues muchos fueron de la tripulación de Le Français.

Esta expedición ha sido pues metódibamente organizada y se encuentra ahora en marcha. En pocos días más se hallará en Buenos Aires. Forma su personal científico un buen número de especialistas, que se dividirán los trabajos de investigación y estudio de la fauna, la flora, la geografía y todo lo que constituye la física terrestre, diré así, en las regiones del globo que recorrerá.

Hay motivos para creer que la expedición producirá excelentes resultados. Respecto de la Argentina, puede revestir singular importancia.

Este país ocupa una posición geográfica excepcional. Colocado en el extremo de la América Meridional, se dilata hacia el Polo, sin que pueblo alguno se interponga entre él y aquel punto, hacia el cual convergen los espíritus científicos, á quienes mueve la aspiración de penetrar en lo desconocido, y los espíritus simplemente aventureros, sobre quienes ejercen no se qué poder de atracción el peligro y la lucha con las dificultades de la naturaleza. *(¡Muy bien!)*

En esas regiones la Argentina tiene un deber y un papel primordiales que desempeñar.

Suyas son las islas situadas al sud del Oriente de la Patagonia y de la Tierra del Fuego. Por dichas islas sus tierras continentales se prolongan hacia e Polo.

El artículo 4º del tratado de límites con Chile, de 21 de julio de 1881, dice: ...«En cuanto á las islas pertenecerán á la República Argentina, la isla de los Estados, los islotes próximamente inmediatos á ésta y las demás islas que haya sobre el Atlántico al Oriente de la Tierra de Fuego y costas orientales de la Patagonia...»

La república debe poblar y civilizar aquellas islas de la misma manera que debe poblar y civilizar el resto de su territorio inhabitado. *(¡Muy bien!)*

Si es verdad que la civilización, en un movimiento perenne, no obstante irradiar en todas direcciones, avanza más rápidamente hacia las comarcas frías, se puede afirmar que la expansión de la cultura argentina se producirá principalmente con mayor fuerza, hacia la Patagonia y hacia las islas que prolongan nuestro dominio en el Sud. *(¡Muy bien!)*

En un futuro quizá no muy remoto, en relación á la vida de las naciones. el Sur será acaso el centro del emporio argentino y su grandeza.

Aparte de lo que afecta á su interés propio y directo, por lo que atañe á las expediciones polares en sí y á sus efectos en el progreso de las ciencias, la Argentina tiene deberes indeclinables: debe ayudar las expediciones organizadas en el exterior y debe propender á que se organicen otras, por su cuenta, dentro de sus fronteras, proveyéndolas de los elementos necesarios para operar con seguridad.

El doctor Charcot, al despedirse en París, en discursos y en reportajes, ha manifestado, si no me engaño, que para el éxito de su empresa contaba de ante mano con la ayuda de la República Argentina. Ha tenido buenas razones para creerlo así. Debemos anticiparnos, salir á su encuentro, declararle que no ha contado en vano con este país y ofrecerle toda la cooperación que necesite. Así nos asociaremos á una obra de civilización y contribuiremos al feliz resultado de una empresa cuya magnitud puede apreciarse por los peligros y las fatigas que soportarán sus animosos miembros en las soledades polares.

Con estas palabras mal hilvanadas, dejo fundado este proyecto que sin duda alguna tiene la ventaja muy singular de ser familiar á la ilustración de la honorable cámara. (*¡Muy bien! ¡muy bien!*)

—Suficientemente apoyado, se destina el proyecto á la comisión de marina.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Iniciativas, señor presidente, como las que informan el proyecto que tan brillantemente acaba de fundar el señor diputado por la Capital, pertenecen á ese género de las que no necesitan del trámite ordinario, del informe de la comisión, para que la cámara pueda pronunciarse sobre ellas con plena conciencia. Tratándose sobre todo, en el caso, de asignar á la República Argentina un papel de primera fila en la tarea de resolver estos problemas que tanta importancia tienen, ya sea bajo su punto de vista político, como bajo su punto de vista científico y geográfico y á que está vinculada la exploración ó conquista, diré así, del Polo, voy á formular, moción para que este proyecto se trate sobre tablas.

—Se vota esta moción y resulta negativa.

Sr. Piñero—Pido que se rectifique la votación.

—Se rectifica la votación y resulta afirmativa.

13

SESIONES DIARIAS

Sr. Hernández (S. Z.)—Pido la palabra.

Faltando tan poco tiempo para que se cierre el período ordinario de sesiones, me parece que hay muchos asuntos de interés público que corren el peligro de no tener sanción y quedar condenados á esperar un año más, si no son incluídos en el decreto de prórroga.

Aunque haya sido rechazada ó mejor dicho, derogada por dos veces la moción sancionada por la honorable cámara, de celebrar sesiones diarias, yo me voy á permitir repetir esa moción, concretándola á los asuntos despachados por la comisión de obras públicas.

Estos asuntos que aunque promovidos generalmente por un interés particular, envuelven siempre un interés público, puesto que impulsan el progreso del país, no pueden sernos indiferentes. Hubiera deseado hacer moción para que la cámara se constituyera en sesión permanente, hasta considerar todos estos asuntos; pero en el temor de que no fuera aceptada, la limito en el sentido de que la cámara celebre sesiones diarias hasta concluír los asuntos de obras públicas, respetando la sanción anterior de tratar con preferencia los despachos que tengan sanción del Senado.

Varios señores diputados—Todos los asuntos.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Simplemente, para manifestar que todo será inútil si nosotros no metodizamos el trabajo, si no regularizamos la asistencia y la hora de entrada á sesión.

¿De qué sirve que nos citemos todos los días, para estar rezongando en antesalas y mostrando mala voluntad aquí; para no escuchar nada, no hacer nada y tener la impaciencia de salir en seguida? Esa es la verdad.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Voy á formular moción, para el caso que no prospere la del señor diputado por Entre Ríos, en el sentido de que la cámara se reuna los días ordinarios de sesión, á las dos de la tarde.

—Apoyado.

Sr. Lacasa—Pido que se vote por partes la moción del señor diputado Hernández: hasta donde dice que se celebrarán sesiones diarias.

Sr. Piñero—Yo no acepto.

Sr. Presidente—Es de reglamento, aunque no acepte el señor diputado.

Se votará la moción del señor diputado por Entre Ríos para que la honorable cámara celebre sesiones diarias.

—Afirmativa.

Sr. Presidente—¿Quiere que se vote la segunda parte el señor diputado?

Sr. Hernández (S. Z.)—No, señor.

14

BIBLIOTECA

DEL DOCTOR J. M. GUTIÉRREZ

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que en el orden de las preferencias ya votadas, se trate un asunto venido del honorable Senado, referente á la adquisición del archivo y biblioteca de don Juan María Gutiérrez. Este es un asunto que tiene su importancia y sería conveniente que se considerase en las presentes sesiones ordinarias.

—Apoyada esta moción, se vota y resulta afirmativa.

15

FERROCARRILES NACIONALES

RENOVACIÓN DE MATERIAL

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley venido del honorable Senado para su revisión, autorizando al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de pesos 8.012.035 moneda nacional en la compra de locomotoras, vagones, maquinaria para los talleres de Tafí Viejo y renovación de vías del ferrocarril Central Norte, y por las razones que dará su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros en su substitución la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo para contratar directamente por licitación pública el equipo de los ferrocarriles que actualmente construye ó tiene proyectados la nación, así como la renovación de tren rodante y renovación de las líneas existentes de propiedad nacional y al pago de las obras hechas y á hacerse en los ferrocarriles siguientes: Jujuy á La Quiaca; Serrezuela á San Juan; Chumbicha, Rioja, Andalgalá y Tinogasta; San Cristobal á Santa Fe y Estación Central de Santa Fe; Deán Funes á Laguna Paiba; Zuviría á Guachipas; La Toma á Dolores; Ledesma á Embarcación; Cejas á Antilla; El Bracho á Leales; Rosario de Lerma á Río Blanco; y Bandera al Chaco. A este efecto el Poder ejecutivo hará una emisión hasta la suma de 17.000.000 de pesos oro, ó su equivalente en libras, francos ó marcos en obligaciones hipotecarias ó debentures de ferrocarriles nacionales hasta de cinco por ciento de interés anual y uno por ciento de amortización acumulativa por compra ó sorteo, y que serán negociados por los contratistas de acuerdo con el Poder ejecutivo.

Art 2°. En caso de que el Poder ejecutivo no emitiese las obligaciones hipotecarias ó debentures que se mencionan en el artículo anterior, autorízasele para emitir hasta la suma de 17.000.000 de pesos oro, ó su equivalente en libras, francos ó marcos, en bonos externos de la nación hasta de 5 por ciento de interés anual y 1 por ciento de amortización acumulativa por compra ó sorteo y que serán negociados por los contratistas de acuerdo con el Poder ejecutivo. El producido de la venta de estos bonos no podrá ser empleado sino en el pago de estos ferrocarriles. Quedan especialmente afectados al servicio de los bonos los ferrocarriles Andino, Argentino del Norte y los en construcción ó á construirse, lo mismo que el producido líquido correspondiente.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre de 1908.

Miguel M. Padilla.—Aureliano Gigena.—F. Castañeda Vega.—Julián V. Pera.—S. Z. Hernández.—G. del Barco. —Z. Cantón.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

(Sanción del Senado)

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de ($ 8 012 035 m/n) ocho millones doce mil treinta y cinco pesos moneda nacional en la compra de lo-

comotoras, vagones, maquinaria para los talleres de Tafí Viejo y renovación de vías del ferrocarril Central Norte.

Art. 2.º Esta suma se pagará de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 3.º Cuando se realicen operaciones financieras, para obtener dinero sobre la base de los ferrocarriles de propiedad de la nación, la suma expresada en el artículo primero será reintegrada á la tesorería general, cargando su importe á la cuenta de capital del ferrocarril Central Norte.

Art. 4.º Comuníquese.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 25 de agosto de 1908.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

La comisión de presupuesto, señor presidente, como tuve oportunidad de adelantar á la cámara en la sesión anterior, cuando el señor diputado Terán incitaba su celo para el despacho rápido de este asunto, se ha preocupado no sólo con preferencia sino con toda la dedicación que merece un proyecto de la entidad del que se trae á la consideración de la honorable cámara. Y esta preocupación de la comisión de presupuesto no se ha exteriorizado sólo con motivo del proyecto venido en revisión del honorable Senado, sino que de hace tiempo ella se ha dado cuenta de que el problema de los ferrocarriles del estado era sumamente serio, sumamente grave y que merecía una preferente y siempre constante atención. Ya lo expresó así en el informe con que acompañó el proyecto de presupuesto para 1907, haciendo referencia especialmente á la ley de autonomía de los ferrocarriles, ley 3896, que francamente en la práctica no ha dado el resultado que era de esperar. Se dice, y este es el concepto con que el Senado ha sancionado el proyecto, que los ferrocarriles del estado se encuentran en una situación absolutamente desventajosa y aun en una situación de ruina á causa de la falta de recursos.

La comisión de presupuesto cree de su deber, respetando la tradición que hay siempre en esto, dar lijeros antecedentes por mi intermedio á la honorable cámara, á fin de que se penetre de la verdadera situación de los ferrocarriles del estado; y más que todo, de que si ellos se encuentran en una situación difícil, no se debe á la falta de recursos.

Los ferrocarriles se encuentran en la situación difícil por que atraviesan, con sus líneas destruídas, con su tren rodante escaso y en pésimas condiciones como lo expresa el Poder ejecutivo, no porque no hayan dispuesto del dinero suficiente para ello, sino porque ante todo ha existido esta ley 3896, que es el primer factor de la situación insostenible de esos ferrocarriles.

Se preguntará ¿cómo es posible que esto suceda, cuando precisamente el concepto y el propósito de esa ley era darles autonomía á los ferrocarriles del estado, á fin de que pudieran desenvolverse en condiciones regulares, dándoles autorización para que invirtieran el producido de los ferrocarriles en los gastos de su mantenimiento y explotación y aun dándoles facultades contrarias á la ley de contabilidad para la adquisición de su tren rodante?

¿Cómo es que ha sido un fracaso? Es fácil demostrarlo. El propósito de la ley ha sido que los ferrocarriles del estado se encuentren en la misma situación que los ferrocarriles particulares, con un manejo fácil y rápido; pero no ha sido ni ha podido ser que imperen las más graves irregularidades administrativas que puedan darse, y que voy á hacer ver á la honorable cámara.

Esa ley 3896, que, como digo, dió facultades extraordinarias de autonomía, aunque jamás pudo pensarse que se llegara hasta los extremos de no dar cuenta de la inversión de los fondos,—porque no es dar cuenta de la inversión mandar las cuentas al Congreso, pues es sabido que los cuerpos colegiados no están en aptitud de hacer un estudio de detalle de las cuentas,—esa ley establece en su artículo 1º que el Poder ejecutivo tiene autorización para invertir el producido de los ferrocarriles de propiedad de la nación en los gastos de la misma explotación y en la conservación y mejoramiento de las vías permanentes y adquisicion de tren rodante dentro de los límites que la ley de presupuesto establezca, fijando la suma en la proporción que corresponda; y si el producido de la explotación no llegara á ser suficiente para cubrir ese gasto, todavía se le autoriza á gastar de rentas generales.

Bien, ¿qué uso se ha hecho de esta autorización?

Voy á demostrar á la honorable cámara que con esta autorización tan amplia del artículo primero de la ley, se ha cometido la más enorme de las irregularidades que se puede cometer en ma-

teria administrativa. Se ha autorizado al amparo de esa ley, á un administrador de ferrocrrriles de la nación, para que gire contra la tesorería de la misma por sumas que pasan de medio millón de pesos para pago de tren rodante.

Se comprende con la sola enunciación del hecho que hay aquí faltas graves. En primer lugar, la de dar facultades á un administrador de ferrocarril, violentando todos los principios de las leyes, para poder girar, despreciando así el crédito de la nación, contra la tesorería de la misma.

Sr. Ministro de obras públicas ¿Podría decir el señor diputado cuando se ha hecho así?

Sr. Padilla—Voy á decirlo, con todos sus antecedentes. Se ha hecho así en 1905, con motivo de un expediente relativo á la adquisición de tren rodante para el ferrocarril Central Norte, consistente en doce locomotoras, 25 coches, 6 furgones y 250 vagones con sus piezas de repuesto correspondientes, para cuya adquisición el Poder ejecutivo llamó á licitación.

Hecha la licitación, pago al contado y pago á plazos, se resolvió aceptar el pago á plazos, en las condiciones especificadas en el decreto de 15 de septiembre de 1904, que no leo por no fatigar la atención de la honorable cámara.

Se aprobó la licitación y se adquirieron coches dormitorios, coches de primera, coches de segunda, coches mixtos, 100 vagones cubiertos, 100 vagones descubiertos, 50 furgones y 100 vagones para ganados, y piezas de repuesto, además de 12 locomotoras.

El señor ministro de obras públicas pasó el expediente al señor ministro de hacienda, con una nota de fecha 3 de noviembre de 1905 que dice así:

«Tengo el honor de dirigirme á V. E. poniendo en su conocimiento que en virtud de haber recibido este ministerio del señor P. H. Bader, en representación de la compañía húngara de vagones y máquinas los conocimientos de 300 vagones que forman parte del tren rodante, el 26 de febrero de 1905, con destino al ferrocarril Central Norte, se ha dispuesto que por la administración de dicho ferrocarril se entregue al mencionado representante un documento por 242.500 pesos oro á cinco años de plazo y con el interés de 5 por ciento anual, conforme el decreto de 15 de septiembre de 1904, que en copia legalizada tengo el honor de acompañar á V. E.»

El señor ministro de hacienda pasó el expediente y la nota de que acabo de dar lectura á la contaduría general de la nación, la cual se expidió en una forma sobre la que llamo muy especialmente la atención de los señores diputados, porque ella demuestra, con la mayor elocuencia, la afirmación que he hecho de que el mal estado en que pueden encontrarse los ferrocarriles depende principalmente de la ley 3896.

Dice así la nota de la contaduría:

«Esta contaduría general ha considerado en acuerdo de contadores la nota y decreto que obran agregados, encontrando que al extenderse el contrato de su referencia, se ha padecido un error lamentable, pues se ha autorizado la emisión de un documento que obliga á la nacion sin las formalidades que prescribe la ley de contabilidad, lo que puede traer serios trastornos, como no escapará á V. E.»

Más adelante agrega la nota:

«Todas estas dificultades provienen de la amplitud de facultades con que ha sido investido el Poder ejecutivo por la ley 3896 sobre administración de los ferrocarriles del estado; y bien valdría la pena, en previsión de estos hechos, que se dictase una resolución general, tendiente á mejorar una situación que en el andar del tiempo puede dar lugar á inconvenientes de todo orden.»

Los inconvenientes previstos se han presentado y los voy á hacer notar.

En vista de esta observación, el señor ministro de hacienda devolvió el expediente al señor ministro de obras públicas quien con fecha 15 de noviembre de 1905, dictó un decreto disponiendo que el gasto autorizado por el decreto de 15 de septiembre de 1904, dictado en acuerdo de ministros, sobre adquisición de tren rodante para el ferrocarril Central Norte, se imputara al producido de los ferrocarriles del estado, de acuerdo con la ley 3896.

La consecuencia de esto ha sido que determinada la imputación, no era posible que la tesorería abonara esta suma, porque el administrador del ferrrocarril no tiene facultad para girar contra la tesorería de la nación; y entonces, el Poder ejecutivo, por decreto de 15 de noviembre de 1905, ordenó que la tesorería general entregara á la orden del señor P. H. Bader, que es el representante de la fábrica húngara de vagones y máquinas, la cantidad de quinientos cincuenta y dos mil pesos de curso legal

en efectivo, por equivalencia de 242.500 pesos oro por capital de los pagarés citados.

La contaduria general cargará este valor en la cuenta especial abierta al producido futuro del ferrocarril Central Norte (llamo la atención de los señores diputados sobre esto, porque ni aún dentro de los mismos términos de la ley 3896 puede afectarse las rentas de los ferrocarriles desde que anualmente debe señalarse el monto de su inversión) lo cual quedará saldado con el reintegro que se hará en 1910 al ferrocarril contra la entrega por tesorería del pagaré qué, con intereses y todo, llega á la suma de 303.125 pesos oro y el documento endosado quedará depositado en esta caja.

Se hizo la liquidación respectiva y se efectuó el pago, y el documento se encuentra actualmente en un legajo de cuentas, según informa la contaduría general, que tiene la rendición general de cuentas de la administración, en poder de la contaduría del honorable Senado.

Bien, señor presidente: se hizo el pago en la forma que queda indicada, reservándose la letra, de acuerdo con ese decreto, en poder de la tesorería de la nación; y con fecha 2 de septiembre de 1908 un informe de la contaduría general de la nación, decía lo siguiente: «La letra por 303.125 pesos oro entregada por la administración del ferrocarril Central Norte, á que se refieren las presentes actuaciones, se halla en tesorería, y esta contaduría no tiene conocimiento de que haya ingresado cantidad alguna á cuenta del importe de dicha letra.»

Resulta, pues, de la lectura suscinta que acabo de hacer de este expediente, esta irregularidad bien palmaria y además que así como este gasto superior á 500.000 pesos, se han hecho muchos otros por tesorería general, con los que se ha reforzado cantidades asignadas por presupuesto, á todo lo cual hay que agregar el excedente del producido de los ferrocarriles sobre los gastos de los mismos, todo lo cual se ha invertido en estos mismos ferrocarriles.

Resulta, entonces, que esa ley 3896 no ha servido sino para esto, que son verdaderas irregularidades administrativas

Pero hay todavía más. Como esa ley autoriza al Poder ejecutivo á invertir todo el producido de la explotación del ferrocarril, la comisión tiene el antecedente oficial de que fuertes sumas de las cuales puedo citar una de 100.000 pesos, pagada por uno de los ferrocarriles particulares por concepto de arreglos del tráfico al Central Norte, no han ingresado á tesorería general, reputándoselas como producido de la explotación, cuando no tienen absolutamente nada que hacer con esa explotación.

En esta situación conocida ya de la comisión de presupuesto de tiempo atrás, ella proyectó y la cámara tuvo á bien sancionar el artículo 18, creo, de la ley general de presupuesto para 1907, vigente para 1908, según el cual el producido de los ferrocarriles debía ingresar á tesorería general, á efecto de que se sacaran con los trámites de la ley de contabilidad las sumas asignadas por el presupuesto para gastos de explotación, y quedaran, por consiguiente, en las arcas fiscales las sumas que como excedente resultara. Laa memorias del ministerio en los años á que me estoy refiriendo revelan que ha habido beneficios de muchísima consideración en los ferrocarriles del estado. Sin embargo, ese documento de 303.125 pesos está aún impago en la tesorería, y del informe que se ha suministrado á la comisión, no resulta tampoco que se haya depositado suma alguna, lo que quiere decir que no habría excedente, que no habrían producido los ferrocarriles beneficios líquidos.

Se dice, señor presidente, que es la falta de recursos la que ha traído á estos ferrocarriles á la situación en que se encuentran. He expuesto ya antecedentes que demuestran que el mal está en buena parte en esa ley 3896. Pero hay algo más interesante todavía.

Hay otros factores que concurren á determinar cuál es el origen y la razón actual del malestar en los ferrocarriles del estado. El primero y más importante, que quiero llevar á conocimiento de la honorable cámara, es el que resulta de la memoria del ministerio de obras públicas correspondiente al ejercicio de 1905 á 1906. Se encuentra ahí publicada la memoria presentada por el administrador del ferrocarril Central Norte que establecía la razón por la cual se han aumentado considerablemente los gastos de explotación y conservación del ferrocarril. Dice: «La vía con sus rieles livianos y pocos durmientes no fué construída para las locomotoras y tren rodante adquirido últimamente por el Poder ejecutivo, con mayor peso en relación á la mayor capacidad de tracción

y de aprovechamiento. Cuando el Poder ejecutivo llamó á propuesta para estas adquisiciones en las que la administración no tuvo intervención, se tuvo en cuenta, es cierto, la tendencia invasora en todas las empresas de adquirir las poderosas máquinas y vagones de gran tonelaje; pero se olvidó que la vía en que debían correr no estaba construída para soportarlas.»

Es claro, señor presidente! Sin el consejo de los técnicos, no es posible hacer estas cosas de modo que no tengan consecuencias fatales.

Ocurre que estas vías del ferrocarril Central Norte estaban calculadas en sus rieles, durmientes, terraplenes, etc., para soportar el peso de máquinas y vagones de poco tonelaje, máquinas de peso de setenta toneladas; pero con esta manía, con este prurito de mejorar sin consultar la parte técnica de estos asuntos, se mandó adquirir máquinas de noventa toneladas de peso. ¿Y qué sucedió? Que cedieron los terraplenes y se destruyeron los rieles y los durmientes. Entonces hubo necesidad de reconstruir los terraplenes y corregir los desperfectos producidos á consecuencia de este hecho.

Ese es uno de los factores de la mala situación en que se encuentran las vías de los ferrocarriles del estado.

Hay otro que también lo expresa la misma memoria: la compra de pésimo material!

Con motivo de reparaciones que ha habido necesidad de hacer en el material rodante últimamente adquirido para el ferrocarril, el administrador ocupándose de locomotoras, dice lo siguiente: «Las doce locomotoras Baldwin fueron armadas en nuestros talleres centrales en Tucumán, y desde las primeras pruebas se comprobó que no respondían á las condiciones establecidas en el contrato de adquisición y correspondientes especificaciones».

Se ve que la oficina técnica hizo especificaciones, como debió hacerlas para la adquisición de tren rodante, las cuales no fueron satisfechas por el contratista, y sin embargo, el material se recibió y se pagó.

Entre los principales defectos que presenta en materia de locomotoras, dice: «1° La trocha presenta una diferencia de ocho ó diez milímetros, más ó menos de tolerancia, lo que causa en las curvas especialmente, golpes laterales que originan la abertura de la vía; 2°, entre máquina y tender existen paragolpes laterales; cuando la locomotora recibía serios golpes de la vía, estos paragolpes se cruzaban produciendo descarrilamiento de la máquina ó del tender; 3°, las chapas tubulares, especialmente la del horno, son de espesor muy reducido y cualquiera contracción provoca pérdidas de los tubos y se necesita muy á menudo mandrilarlos con perjuicio de la duración de los tubos mismos; 4°, la capacidad de agua en los tenders es inferior á la estipulada y habrá que modificarlos oportunamente». etc.

La misma observación, señor presidente, se hace con respecto á los vagones, y precisamente á los vagones adquiridos en esa fábrica húngara á la que se pagó en esta forma tan irregular y tan contraria á la ley de contabilidad á que acabo de referirme.

Los vagones de la fábrica húngara se empezaron á recibir en noviembre del año anterior y fueron armados en Tucumán». Manifiesta que adolecen delos mismos defectos: «La chapa doblada en U de los resortes que sostienen la viga de los bogies es algo débil y fácil de doblarse; la forma del paragolpes es inconveniente» etc., etc.

Total, mal material, que es dinero tirado á la calle, y destrucción de las vías, con motivo de esas adquisiciones y de ese recibo incorrecto desde que se sabía que el material no estaba en condiciones.

Otra de las razones, señor presidente, del mal estado de las vías de los ferrocarriles á que me estoy refiriendo, y especialmente del Central Norte, es la falta de tráfico.

Se dirá ¿cómo es esa afirmación de falta de tráfico en el ferrocarril? Muy sencilla de explicar.

El ferrocarril Central Norte con motivo de no tener vagones según se decía, hizo un convenio de tráfico con una empresa particular, por el cual todo el tráfico del Norte que le corresponde traer á este ferrocarril, se desvía por aquella empresa particular, que le reconoce un tanto por ciento del flete, de tal manera que no hace transporte de carga.

Un ferrocarril está en las mismas condiciones que una casa, que se destruye mucho más cuando está desalquilada que cuando está habitada. No ha podido haber reparaciones porque ese tráfico no existe en el ferrocarril, y la mejor demostración de eso, es que en uno de los años anteriores, no sé bien si fué en

1904 ó en 1905, el Central Norte, sección sud, en tráfico común, el que se podría llamar tráfico interprovincial,—no tráfico local, que es muchísimo mayor, no ha tenido sino 340 toneladas.

Hay otro antecedente que demuestra que no es la falta de recursos lo que ha traído esta mala situación á los ferrocarriles del estado, y ese antecedente lo ha dado el mismo señor ministro de obras públicas, en el mensaje con que respondió á la minuta Láinez que le pasó el Senado de la nación, cuando decía: «Este estado de cosas no es nuevo; viene del pecado original cometido al entregar al servicio público las líneas en condiciones precarias, como nunca se ha permitido á las empresas particulares, sin estar del todo terminadas, sin más material rodante que el adquirido para la construcción, invariablemente destrozado, al concluirla».

Resulta, pues, señor presidente, que no es exacto que el mal estado del ferrocarril responda á esta falta de recursos. Responde á este conjunto de factores á cual más grave y que no sería suficiente todo el dinero del presupuesto nacional para subsanar, sino se arregla de una manera fundamental.

Refiriéndome á este mismo punto de la falta de recursos, debo manifestar á la honorable cámara que según las constancias y los informes suministrados por el mismo ministerio de obras públicas, nunca ha faltado dinero para hacer la renovación de estas líneas. Cualquier año que tomemos, señor presidente, por ejemplo, el de 1907, el más inmediato, tenemos las siguientes cifras relativas á gastos de conservación y de explotación en que se dividen los de todo ferrocarril.

Para la conservación, el ferrocarril Central Norte ha gastado, en 1906, la suma de 1.017 000 pesos y en 1907, 1.321.219,68 lo que representa un aumento de 304.219.68 pesos.

Tengo el dato oficial, de la dirección general de vías de comunicación: para mantener el ferrocarril en perfecto estado de conservación de sus líneas, basta un gasto de mil pesos por año y por kilómetro.

Bien, señor presidente: ese ferrocarril, en la época á que vengo refiriéndome, años 1905 y 1906, tenía, según las memorias, más ó menos, 1300, casi 1400 kilómetros de vías, y como se han gastado más de 1.320.000 pesos, quiere decir que si no se ha invertido 1.000 pesos, se ha invertido alrededor de esa suma, por kilómetro, para poder conservarlo en buen estado.

Pero suponiendo que así no fuera, suponiendo que esa suma no hubiera alcanzado para poner en perfecto estado de conservación toda la línea, por lo menos ha debido bastar para poner en esas condiciones una parte de ella, mientras que, por los antecedentes que nos vienen del honorable Senado, resulta que hay que renovar toda la línea, porque no hay durmientes, no hay rieles, etc.

Tampoco es exacto que sean éstas las únicas sumas que se han gastado en construcción de vías, porque, de datos recogidos de las memorias ministeriales, resulta esto: el ferrocarril Central Norte, el año 1904, ha tenido, en concepto de producido, 3.978.178 58, y ha gastado en el mismo término 2.312.543,45, lo que da un «beneficio líquido» (tomo hasta las palabras de la memoria) de 1.465 635,13; en 1905, comparando el producido y los gastos, resulta un beneficio líquido de 1.400 534,33; y en 1906, haciendo la misma comparación, el beneficio líquido es de 2.727.082,51.

Y yo digo: ¿cómo se concibe esto de «beneficio líquido», cuando hay gastos de reparación de la cuantía de los que nos expresa el proyecto mandado en revisión del honorable Senado? Es evidente que, ante todo, el dinero que produce un ferrocarril debe destinarse á la reparación del mismo. Entonces, ¿cómo resulta este excedente? Yo no lo encuentro. Pero lo doy por existente.

Si el ferrocarril ha producido realmente todas esas sumas de beneficio en estos tres años, y si se agrega á ellas la que antes he dado, invertida en vías y obras de conservación del ferrocarril, quiere decir que tendremos, en el último año, más de cuatro millones de pesos destinados á reparación de vías, á conservación del ferrocarril; y entonces, ¿por qué está en mal estado ese ferrocarril?

Señor presidente: el dato que acabo de dar, muy bien pudiera parecer incompleto. Como la ley número 3896 establece que debe gastarse en estas obras las sumas fijadas por el presupuesto; como la ley actual de presupuesto establece que deben depositarse las sumas producidas en la tesorería general de la Nación, naturalmente podría creerse, y con razón, que esta suma «beneficio líquido», está en la tesorería, y que,

por consiguiente, puede echarse mano de ella para estas obras de reparación.

Pero no hay tal cosa: esas sumas no han ingresado. Quiere decir, ó que no existen efectivamente, ó que ha sido necesario emplearlas en la reparación ó conservación de vías. Entonces tenemos que llegar forzosamente á la conclusión de que es indispensable que se tome alguna medida que signifique determinar con exactitud la inversion de este sobrante del producido sobre los gastos.

El mismo concepto fundamental de la ley 3896, de mantener los ferrocarriles del estado en buenas condiciones y de favorecer en todo lo que sea posible la construcción de los mismos, ha sido el de que estos ferrocarriles sean reguladores de las otras líneas, que determinen una base en las tarifas.

Pero ¿conseguimos esto, señor presidente?

Ahí están todos los señores diputados por Salta, quienes me han manifestado lo que yo conozco de otro modo: que es mucho más caro el flete de Salta ó de Jujuy á Tucumán por un recorrido de 400 y tantos kilómetros, que ese flete es casi el doble del que pagan las mismas mercaderías para ser trasportadas de Tucumán al sur, en una distancia de más de mil kilómetros. Y si nos referimos al Andino, que más producto da, debo decir que tiene una tarifa de tránsito que es una tarifa de extorsión, que produce alrededor de $ 1.000.000 sobre 2.800.000 pesos de beneficio por concepto de fletes en unos 700 kilómetros.

Estos ferrocarriles no son reguladores del tráfico. Gastamos ingentes sumas, sin conseguir nada en este sentido. Es, pues, necesario que se adopte alguna resolución que salve de una vez por todas esta situación.

He dicho todo esto con el objeto de demostrar que la comisión de presupuesto se ha preocupado especialmente de este asunto y de salvar su responsabilidad en cuanto se le ha atribuído negligencia para suministrar los recursos necesarios para que estos ferrocarriles marchen y se encuentren en buenas condiciones.

Hecha esta manifestación, entro á considerar el proyecto venido en revisión del honorable Senado.

Es sabido que el Senado por medio de una minuta de comunicación presentada por el señor senador Láinez, ponía de manifiesto todos estos males, toda esta pésima y ruinosa situación de los ferrocarriles del estado, refiriéndose especialmente al Central Norte, objeto del proyecto que nos ocupa.

Pedidos los datos al Poder ejecutivo, el señor senador por Buenos Aires presentó el proyecto que ha sido sancionado por el Senado, con un aumento de dos millones y pico sobre lo que él proyectaba, con destino á renovación de las vías y á adquisición de tren rodante para el ferrocarril Central Norte.

La comisión, en primer lugar, quiso determinar el grado de urgencia que tuviera la adquisición de este material, para después entrar á considerar la faz financiera del proyecto mismo. Y puedo manifestar á la cámara que ella no ha entendido que el proyecto haya sufrido demora ó que se haya perdido el tiempo en considerarlo, porque, por el contrario, cree haber consultado las necesidades generales, y porque, especialmente, el ministro de obras públicas manifestó con toda razón que no había urgencia en votar los ocho millones de pesos, pues no podría hacerse ningún pago este año y habría necesidad de incorporarlos al presupuesto del año entrante, y especialmente, porque la parte principal de las adquisiciones que se refería á locomotoras, estaba hecha, pudiendo, una vez aprobado lo que proyecta la comisión, adquirirse el resto del material.

La comisión no ha creído conveniente aceptar el proyecto venido en revisión del honorable Senado, y no ha creído conveniente hacerlo, porque no salva, en primer lugar, todas las necesidades que tienen los ferrocarriles del estado.

Con ocho millones de pesos no puede hacerse frente ni mucho menos desarrollarse un plan más amplio de construcción de líneas, que son necesarias, porque son complemento de la red actual de estos ferrocarriles.

El concepto del proyecto del Senado, por más que se diga lo contrario, es un concepto de ilusión, porque mientras se decía: es premioso dar los ocho millones para los ferrocarriles del estado, el miembro informante de la comisión de obras públicas del honorable Senado establecía esto: el artículo 3 que se refiere al recurso, establece que el proyecto no es más que una autorización al Poder ejecutivo para hacer el gasto, de sobrantes de rentas generales.

Quiere decir que sería necesario esperar la clausura del ejercicio para saber si había sobrantes y poder adquirir los

materiales. De manera que la razón de urgencia estaba supeditada á esta eventualidad.

Además, suponiendo que el miembro informante de la comisión de obras públicas del honorable Senado no hubiera dicho esto, el concepto de la ley 3954, llamada ley Berduc, no es otro que ese. Cuando se decretan gastos que no tienen un recurso especial, imputándose á la misma ley, para que se hagan de rentas generales, deben entenderse, invariable y forzosamente, en esta forma: que esos gastos se han de hacer con excedentes del cálculo de recursos. ¿Por qué? Sencillamente por esto: porque las rentas generales calculadas están absolutamente afectadas á los servicios del presupuesto, y si fuera posible aceptar que en el curso de un período legislativo, se sancionaran leyes que significaran gastos á cargo de rentas generales que debieran abonarse con anterioridad á los gastos del presupuesto, correríamos seguramente el riesgo de que ese presupuesto quedara desequilibrado; porque al fin, un presupuesto no es sino un balance calculado de entradas y salidas, y si uno de estos factores, el de los gastos, se modifica, aumentándolos, es evidente que todo se desquicia y se desequilibra.

De manera que, aún cuando la sanción hubiera sido distinta, su concepto no podría haber sido sino el que acabo de significar: que se pague el gasto una vez cerrado el ejercicio, habiendo excedentes; pero nunca tomando los fondos antes de rentas generales, haciendo correr el riesgo de que queden en el aire los gastos autorizados por la misma ley de presupuesto.

La comisión ha tenido en cuenta, también, que era indispensable dar al Poder ejecutivo las sumas necesarias para continuar construyendo estos ferrocarriles que complementan, como he dicho, la red ferrocarrilera de la nación; y esto no podía hacerse con esa suma de ocho millones de pesos. Había necesariamente que optar por alguna de las otras fórmulas que estaban ya en trámite en la cámara y que han levantado resistencia: la venta del ferrocarril Andino, combatida por unos, ó el arrendamiento del mismo ferrocarril, combatido por otros; y como uno y otro proyecto no tenían más propósito (me refiero á la parte financiera y no al motivo especial que hubiera tenido el señor ministro de obras públicas, que conozco en parte, para proponer el proyecto de venta del ferrocarril, lo cual sería materia de política ferrocarrilera; me estoy ocupando, como digo, simplemente de los recursos) y como uno y otro proyecto, repito, no tenían más propósito que arbitrar los fondos necesarios para que estos ferrocarriles del estado se pongan en buenas condiciones de servicio y para completar la red de los mismos, la comisión ha creido más prudente aconsejar á la cámara una operación financiera que permita obtener esos recursos sacándolos de los mismos ferrocarriles, pues el despacho de la comisión está calcado en el propósito de que estos ferrocarriles puedan desenvolverse con sus recursos propios.

Y entonces, ha hecho su cálculo en esta forma: ha estudiado lo que es necesario para la renovación de los ferrocarriles actualmente existentes y lo que es necesario para la construcción de los ferrocarriles proyectados por el Poder ejecutivo y á que se refiere el mismo proyecto de venta del Andino, cuyo producido se proponía emplear en esas construcciones, y ha llegado á la conclusión de que con diecisiete millones de pesos oro se tendrá lo bastante para hacer todas las construcciones que se consideran absolutamente necesarias.

La comisión ha proyectado su artículo primero con este objeto, y en su virtud autoriza al Poder ejecutivo para emitir hasta diecisiete millones oro en *debentures* ú obligaciones hipotecarias, con el 5 por ciento de interés y el 1 por ciento de amortización, que es el tipo corriente, y como se trata de obligaciones perfectamente garantidas, tendrán muy fácil colocación, y de esta manera se llegará á satisfacer los anhelos del gobierno, que son los anhelos mismos del país.

Pero puede ocurrir que con motivo de no tener todavía la República Argentina una legislación especial sobre *debentures* ú obligaciones hipotecarias, que, como es sabido, están garantidas no sólo con los inmuebles del ferrocarril sino con todos los accesorios, como los coches, vagones, locomotoras, vías, etcétera, haya dificultad para que esos debentures sean aceptados; y poniéndose la comisión en ese caso, ha proyectado el artículo 2º, que establece que en el caso de que no pudiera hacerse la emisión de los *debentures*, el Poder ejecutivo esté autorizado para hacer una emisión de títulos por igual suma y en las mismas condiciones: cinco por ciento

de interés y uno por ciento de amortización; estableciéndose especialmente que no podrán emplearse estos recursos sino en la construcción de ferrocarriles y en el equipo de los mismos; y otra cláusula que significa dar mayor seguridad y estabilidad á la operación.

Es sabido que tratándose de *debentures*, la colocación es muy fácil por la garantía que lleva la obligación; pero como corremos el riesgo de no poder hacer emisión de *debentures* y que sólo se pueda hacer una emisión simple, la comisión ha creído necesario ofrecer una garantía, no sólo para obtener una buena colocación, sino también para no afectar todo el crédito del país, máxime cuando estos ferrocarriles se van á manejar pronto dentro de una autonomía absoluta, como se ve en el proyecto presentado á la consideración de la cámara.

Estos son, en lineamientos generales, los motivos que la comisión ha tenido para aconsejar la sustitución del proyecto del honorable Senado por este otro, que creo aceptará la cámara porque consulta los verdaderos intereses del país, y porque tiene además, en cuanto á su faz financiera, el apoyo de los señores ministros de hacienda y de obras públicas. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Con esto concluyo mi informe, y quedo á la disposición de los señores diputados por si desean algún dato.

He dicho.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Para hacer una simple aclaración de orden personal respecto del informe que acaba de hacer el señor miembro de la comisión de presupuesto.

He firmado junto con mis colegas el despacho que aconseja á la cámara la sanción de este proyecto, y algo más: estoy de acuerdo, en el fondo, con el informe que acaba de hacer el señor diputado, aunque no así respecto á la forma, en lo que se refiere al proceso que ha hecho de la administración del ferrocarril Central Norte.

Sr. Padilla—¿Si me permite?....No he hecho proceso ninguno á la administración de ese ferrocarril; he manifestado con reiteración que no sé donde está el mal....

Sr. Cantón (Z.)—Yo quiero dejar establecido que la administración del Central Norte, que tiene la suerte de estar dirigida por un hombre de la experiencia, de la honestidad y de la actividad del señor Rapelli, es digna de respeto y de consideración y se ha desenvuelto con progreso y con beneficio para el tesoro público de una manera paulatina á pesar de todas las dificultades inherentes á las administraciones públicas por falta de recursos, por falta de resoluciones oportunas y por la carencia de ese concurso que da el capital privado para la eficacia de las operaciones; el gobierno nunca es oportuno, cuando aporta recursos á sus administraciones públicas.

Creo también que con esta ley, en la forma en que se aconseja su sanción, se van á salvar todos los inconvenientes que pueden notarse en ese ferrocarril.

Nada más.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Por mi parte también debo hacer una aclaración, teniendo en cuenta lo que ha manifestado el señor diputado Cantón.

Yo me he limitado simplemente á determinar, á fijar los hechos, pero no he formulado ningún cargo, y no he llegado siquiera á aceptar el cargo que el año pasado se ha hecho en esta cámara informando el proyecto sobre concesiones de ferrocarriles.

Se dijo aquí que ese mal era debido á la mala administración de los ferrocarriles; yo no digo semejante cosa, y simplemente creo cumplir con un deber trayendo á la cámara su situación.

No he dicho que el origen de esto sea una mala administración por parte del señor Rapelli, no he dicho que no sea correcto en el manejo actual de los fondos, ni que carezca de la competencia que se le reconoce; pero habrá sucedido y el señor diputado me va á acompañar á pensar lo mismo, que ha sido precisamente en mucha parte, cuando se ha prescindido de los técnicos, que se han producido los hechos expresados que han destruido las vías.

He dicho terminantemente que el primer factor de la destrucción de las vías ha sido el contrato que se ha hecho por el Poder ejecutivo en 1904 para adquirir tren rodante, sin consultar á la administración de los ferrocarriles. He leído párrafos de la memoria respectiva. De manera que no es posible que se me haga decir que yo hago procesos y formulo cargos. Nó, señor. Salvo á las personas, tengo el mayor respeto como el señor diputado Cantón por las condiciones de honestidad, preparación y experiencia del administrador del ferrocarril Central Norte; pero era mi deber dar á la cámara los anteceden-

tes, para que ella busque el correctivo á esta situación desastrosa, cuya causa puede estar en otra parte que en la que he mencionado, como puede estar en ese contrato para la adquisición de tren rodante sin el consejo de los técnicos y con prescindencia de la opinión del administrador del ferrocarril Central Norte, correcto caballero y competente funcionario.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

No me corresponde venir á dar explicaciones sobre actos producidos en administraciones pasadas; pero sin tener conocimiento exacto en sus detalles de los datos que nos ha dado el señor miembro informante de la comisión de presupuesto, creo poder afirmar que los actos producidos en materia de administración de ferrocarriles durante el tiempo del ministerio del doctor Orma, se han ajustado á la más estricta legalidad y corrección. Me basta conocer la persona para así suponerlo; y debo agregar que en todo el tiempo que hace que estoy al frente del ministerio de obras públicas, no he encontrado sino razones de aplauso para la conducta del ministro Orma. Si el señor diputado pone á salvo la responsabilidad del administrador del ferrocarril Central Norte, en las críticas que ha hecho, implícitamente establece que los errores de administración han sido cometidos por el ministro ó por las autoridades superiores del ministerio de obras públicas.

Sr. Padilla—¿Me permite el señor ministro?

Me referí á la memoria del ministerio de obras públicas y al informe de la contaduría de la nación, que pongo á disposición del señor ministro y de los señores diputados.

Yo no tengo otra obligación ni misión que traer estas cosas tales cuales son. No afecto ni tengo por qué afectar la conducta en materia administrativa del doctor Orma ni de ningún ministro. Vengo á dar á la cámara los datos suministrados por documentos oficiales, como son la memoria del ministerio de obras públicas y el informe de la contaduría.

Dejo así aclarado cualquier concepto que pueda haber sido mal interpretado, tal vez porque no me haya expresado con suficiente claridad.

Sr. Ministro de obras públicas—Continúo, señor presidente.

La administración de los ferrocarriles del estado está sometida á la Dirección de vías de comunicación, dirigida también por un hombre cuyos antecedentes lo ponen á cubierto de toda sospecha y de todo reproche, no sólo por su competencia indiscutible é indiscutida, sino también por su contracción digna del mayor aplauso.

Si ha habido esta aparente irregularidad en la administración, ella procede de la diferente manera de apreciar la ley 3896, que ha existido siempre, no sólo de ahora sino desde hace mucho tiempo, entre la contaduría general de la nación y la dirección de los ferrocarriles, ó más bien dicho, el ministerio de obras públicas. No tengo para qué cansar la atención de la cámara dándole detalles minuciosos sobre las causas de esta desinteligencia en materia de interpretación de la ley 3896; pero sí puedo decir que si la contaduría nacional ha observado el procedimiento en los actos á que se ha referido el señor diputado por Tucumán, ha sido en virtud de las razones en que ella se funda para afirmar que la ley debe ser interpretada de la manera que ella lo hace; y el ministro de entonces creyó que podía interpretarla en un sentido opuesto, y que dándole autorización esa ley á la administración de los ferrocarriles para disponer de los sobrantes de rentas para adquirir tren rodante, lo podía hacer en la forma que lo hizo.

Debo declarar que entrando al fondo de esa cuestión, entrando á todos sus detalles, no se encontrará nada que no sea un error de interpretación de la manera de aplicar la ley, de los unos ó de los otros.

La forma de administración de los ferrocarriles del estado, convengo que no es la más conveniente; y es por eso, precisamente, que el Poder ejecutivo ha presentado á la consideración del Congreso un proyecto de reforma de las leyes vigentes, estableciendo la administración de los ferrocarriles del estado, separada de la dirección é inspección general de los ferrocarriles.

La comisión de legislación de esta honorable cámara ha hecho un estudio que le hace gran honor, respecto de esta cuestión; y ha presentado á la consideración de ella un proyecto que estaba á la orden del día para la sesión de hoy. Si ese proyecto merece la aprobación del Congreso, podrá establecerse la administración de los ferrocarriles en forma tal que no dé lugar á estas dis-

cusiones entre la contaduría de la nación y las oficinas superiores del ministerio.

Hecha esta salvedad respecto al juicio que han merecido al señor diputado los actos á que se ha referido, voy á permitirme agregar algunas consideraciones en cuanto á las demás críticas que ha hecho.

El Poder ejecutivo viene solicitando de mucho tiempo atrás los recursos necesarios para poner á los ferrocarriles de la nación en condiciones de prestar los mismos servicios que los ferrocarriles particulares.

No es sólo esta administración, son todas las administraciones; y hay rastros en las memorias del ministerio y en los mensajes pasados al Congreso, de que siempre se han estado pidiendo recursos para completar estas líneas.

El señor diputado, presidente de la comisión de presupuesto, ha tenido la deferencia de leer un párrafo de la nota con que contestaba la minuta del señor senador Láinez; pero la cita que ha hecho ha sido incompleta. Si hubiera leído toda la nota, habría encontrado lo que afirmé entonces y afirmo ahora: que de tiempo atrás se ha estado reclamando los fondos necesarios para dotar á los ferrocarriles de los medios adecuados para desempeñar satisfactoriamente sus servicios.

Dije en la nota de referencia y lo ha leído el señor diputado, que estos ferrocarriles se inauguraron sin tener los elementos indispensables; pero dije algo más: que después de eso no se le habían dado las cantidades necesarias para ponerlos en condiciones de una explotación racional y económica. Han tenido siempre, es cierto, estos saldos de sobrantes de la ley 3896; pero ellos han sido absolutamente insuficientes. De manera que las dificultades en que se ha encontrado la administración de los ferrocarriles no han procedido de otras causas que no sea la falta de recursos suficientes. El mismo hecho que ha citado el señor diputado de la adquisición de locomotoras pesadas, que ha estado solicitando el ferrocarril Central Norte, así lo prueba.

Todos los ferrocarriles han adquirido siempre locomotoras cada vez más pesadas; y la mayor parte de ellos se han visto obligados á cambiar sus rieles, poniéndolos más pesados para soportar los mayores pesos de las locomotoras. Pero las empresas particulares al mismo tiempo que encargaban las locomotoras pesadas, encargaban los rieles; mientras que los ferrocarriles del estado encargaban las locomotoras en la esperanza de que tendrían oportunamente los fondos necesarios para cambiar los rieles; pero resultaba que venía el presupuesto, y se cerraba el Congreso sin que se votaran los fondos; de manera que las locomotoras pesadas tenían que correr sobre los rieles livianos, siempre por falta de recursos y no por falta de administración.

La tesis del señor diputado ha sido que los ferrocarriles del estado funcionan mal por falta de administración y no por falta de recursos; mientras que yo afirmo que es lo contrario, porque no hay administración que valga, cuando los que manejan los ferrocarriles no tienen los recursos indispensables para las cosas más elementales.

Sr. del Barco—¿Quiere decir que la culpa la tiene el Congreso?

Sr. Ministro de obras públicas Yo no sé quien tiene la culpa.

Sr. del Barco — Así se desprende de la tesis del señor ministro.

Sr. Ministro de obras públicas Perfectamente, y así es, sí señor!

Sr. del Barco—A mí no me parece señor ministro.

Sr. Padilla—Eso de las máquinas, para cuya adquisición no se ha consultado á los técnicos, como dice el administrador...

Sr. del Barco—Ha habido falta de previsión

Sr. Ministro de obras públicas Está equivocado.

Sr. Padilla — Estará equivocado el administrador, que es quien lo afirma.

Sr. Ministro de obras públicas Está equivocado el señor administrador; porque sabe muy bien el señor diputado y el señor administrador que cuando el ministerio de obras públicas, quien quiera que sea el ministro, resuelve la adquisición de materiales ó de otros objetos para ferrocarriles, interviene siempre la Dirección de vías de comunicación, en la cual hay muchísimos técnicos tan competentes ó más que el mismo administrador del Central Norte.

Sr. Vivanco—Muy bien. Es así.

Sr. Padilla—Es el administrador el que lo dice.

Sr. del Barco—Ha habido imprevisión con las máquinas.

Sr. Padilla—Se han adquirido sin su intervención, dice la memoria.

Sr. Ministro de obras públicas Voy á exponer la situación que se ha producido durante el tiempo que he tenido el honor de desempeñar el ministerio de obras públicas.

El año pasado se había presentado por el señor ministro Tedín, durante el estudio del presupuesto por la comisión, un proyecto por 28 000 000 de pesos. Dejó el ministerio el señor Tedín y entró el señor ingeniero Maschwitz, el que presentó un presupuesto á la misma comisión por un total de 48.000 000. Salió el señor Maschwitz y entré yo á ocupar el puesto y se me preguntó: ¿qué razón hay para esta diferencia? Con quince días de intervalo dos ministros presentan proyectos, el uno por 28 000.000 y el otro por 48.000 000! La razón era muy sencilla: al primer ministro sin duda le habían faltado recursos, y por eso había presentado un proyecto de presupuesto sin incluir las sumas necesarias para los ferrocarriles, teniendo presente que había que renovar las vías, adquirir tren rodante para poder hacerlo funcionar normalmente y pagar certificados de obras contratadas que no podían dejarse de pagar y por las cuales se están debiendo actualmente 5 000.000 de pesos, lo que á mi juicio constituye una vergüenza! Había, además, que continuar las obras de los ferrocarriles de La Rioja, Catamarca, San Juan, Jujuy y la línea de Embarcación.

Para todas estas cosas se necesitaban sumas muy grandes de dinero, que el señor ingeniero Maschwitz estimó en veinte millones de pesos para este año, como en efecto ha resultado ser necesaria. Sin embargo, no se pudo votar el proyecto de presupuesto despachado por la comisión y que en vez de veinte millones, acordaba cinco. Y yo digo, partiendo del supuesto de que la cámara hubiese votado, como de costumbre, el despacho de la comisión, que el ministerio de obras públicas habría dispuesto de cinco millones de pesos para pagar obras que cuestan veinte.

Ahora se debe, ya lo he manifestado, nada más que como obras ejecutadas á pagarse por contrato, cinco millones de pesos.

Quiere decir, entonces, que si se hubiera votado la suma que la comisión acordó con este objeto, no habríamos tenido sino para pagar ésto, ó probablemente para nada; no se habría podido seguir la construcción de los ferrocarriles mencionados, ni adquirir tren rodante, ni hacer nada.

Y tanto es así que apercibiéndose el Senado de la situación, porque el Poder ejecutivo ha dicho varias veces que estaba á punto de mandar suspender las obras en construcción por falta de recursos (no por falta de recursos de tesorería, como suponen algunos, sino porque le falta al Poder ejecutivo la autorización legal para invertirlos) el honorable Senado, digo, votó un proyecto autorizando un gasto de ocho millones de pesos papel. ¿Para qué? ¿Para todas estas necesidades en general? Nó, señor. Exclusivamente para dotar á los ferrocarriles del estado del tren rodante necesario, arreglar las vías, completar el equipo y establecer los talleres de Tafí Viejo, que son indispensables para componer el mater.al que se deteriora constantemente.

¿Y con qué va el Poder ejecutivo á pagar los cinco millones que debe? ¿Con qué va el Poder ejecutivo á continuar las obras que se ejecutan por administración en muchas partes? ¿Con qué va á pagar el Poder ejecutivo las cuotas y certificados que presentarán las empresas contratistas de los ferrocarriles en construcción hasta fin de año? Para todo esto necesita, como ha dicho el Poder ejecutivo, para el año actual y para el futuro, y para completar todos estos servicios y estas obras, la cantidad de treinta y tres millones de pesos, como lo consigna la memoria á que acaba de referirse el señor miembro informante de la comisión de presupuesto.

De manera, entonces, que los ocho millones que propone el Senado, no alcanzan absolutamente para llenar las exigencias más premiosas, tanto vale no votarlos, porque si bien es cierto que no hay el apuro á que se refería el señor diputado, es porque las locomotoras á comprarse y pagarse con esos ocho millones, los vagones, el cambio de rieles y los talleres de Tafí Viejo, no son de un pago inmediato; pero siempre el Poder ejecutivo tiene apuro de que se le voten los recursos, para no suspender las construcciones y pagar lo que se debe, para lo cual no ha provisto fondos el Senado.

La comisión de presupuesto, en presencia de este proyecto que viene con sanción del Senado, acordando ocho millones tan solamente, encontró que ellos eran absolutamente insuficientes. Calculó entonces las cantidades necesarias, y, partiendo de los datos que pasó el Poder ejecutivo en noviembre del año pa-

sado, que llegan, como dije, á la suma de 33 millones, incluyó éstos en su despacho, en su totalidad.

Hay que tener presente, que ha incluído la comisión, de acuerdo con el Poder ejecutivo, la muy importante línea de Deán Funes, á Santa Fe, á que hice referencia en una de las sesioees anteriores, que importa algo más de ocho millones de pesos moneda nacional, los que, sumados á los treinta y tres millones que había solicitado anteriormente, representan cerca de cuarenta y dos millones. De esto hay que deducir los siete millones votados en la ley del presupuesto vigente, y quedarían treinta y cinco millones y fracción, que es precisamente la cantidad que la comisión propone en este proyecto, en la forma de autorización al Poder ejecutivo para usar del crédito por la suma de diez y siete millones de pesos oro.

Creo, pues, que si la honorable cámara votara este despacho de la comisión, podría afirmar con toda seguridad que no sufrirán tropiezo las construcciones; que se organizará perfectamente toda la administración de los ferrocarriles de la nación; y dentro de dos años podrá darse el país la satisfacción de tener ferrocarriles de verdad, manejados perfectamente bien, en las mismas condiciones que los ferrocarriles particulares, y las provincias que ellos van á servir, recién tendrán cumplida la promesa que de tiempo atrás se les viene haciendo, de llevarles este factor de civilización y de progreso.

Si el Poder ejecutivo no contara con los recursos necesarios para efectuar esas obras, las provincias de La Rioja, Catamarca, San Juan y Jujuy, y toda la región de Embarcación tendrán que esperar mucho tiempo más para ver realizados sus ensueños.

Debo, para concluir, hacer presente á la honorable cámara que, á juicio del Poder ejecutivo, este proyecto no importa, en manera alguna, dejar de lado el proyecto presentado por él y despachado por la comisión de hacienda sobre enajenación del Andino.

Sr. Crouzeilles—Sobre arrendamiento.

Sr. Ministro de obras públicas Sea en forma de arrendamiento, como propone la comisión, sea en forma de venta, como lo propone el Poder ejecutivo, si el honorable Congreso vota ese proyecto, la suma que representa el producto de la operación, será disminuída de la cantidad total autorizada por el despacho de la comisión.

De manera, entonces, que, sean los diez millones del arrendamiento, ó sean los doce y medio millones que producirá la venta del ferrocarril, quedaría reducida la autorización para usar del crédito á siete millones de pesos oro, ó á cuatro millones y medio.

El proyecto de la comisión autoriza dos formas para usar del crédito. La primera es la emisión de *debentures*, y como ha dicho muy bien el señor miembro informante, éstos no pueden emitirse por ahora sino en el caso de que el honorable Congreso resuelva dar su sanción al proyecto, tan importante, de la comisión de legislación, á que he hecho referencia, sobre administración autónoma de los ferrocarriles, en donde se preven todas las medidas de carácter financiero para hacer posible la emisión de esas obligaciones. Si la honorable cámara no votara ese proyecto de ley, entonces las obligaciones no podrían ser emitidas y habría que autorizar el uso liso y llano del crédito, en la forma ordinaria, es decir, emitiendo títulos de deuda pública con el interés establecido en el proyecto.

En estas condiciones, el Poder ejecutivo ha aceptado el despacho de la comisión y pone especial empeño en que la honorable cámara le preste su sanción, porque resolvería todas las dificultades presentes y despejaría por completo el horizonte en el futuro.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Siento, señor presidente, no poder acompañar con mi voto el despacho de la comisión de presupuesto. Este despacho toma á la cámara sin la preparación necesaria sobre el asunto tan importante que lo motiva, asunto de doble interés, según lo acabo de saber por palabras incidentales del señor ministro de obras públicas, pues resulta que no se trata solamente de arbitrar recursos para terminar los ferrocarriles nacionales, sino que el despacho encierra tambien la sanción implícita de la construcción de la línea férrea de Deán Funes á Santa Fe, línea férrea que, según entiendo, no está sancionada por el Congreso.

Sr. Ministro de obras públicas Sí, señor diputado; no tiene fondos, nada más.

Sr. Crouzeilles—Por ley de 1905.

Sr. Mitre—Pero es extraordinario que por un despacho que no está im-

Sr. Ministro de obras públicas Voy á exponer la situación que se ha producido durante el tiempo que he tenido el honor de desempeñar el ministerio de obras públicas.

El año pasado se había presentado por el señor ministro Tedín, durante el estudio del presupuesto por la comisión, un proyecto por 28.000.000 de pesos. Dejó el ministerio el señor Tedín y entró el señor ingeniero Maschwitz, el que presentó un presupuesto á la misma comisión por un total de 48.000 000. Salió el señor Maschwitz y entré yo á ocupar el puesto y se me preguntó: ¿qué razón hay para esta diferencia? Con quince días de intervalo dos ministros presentan proyectos, el uno por 28 000.000 y el otro por 48.000 000! La razón era muy sencilla: al primer ministro sin duda le habían faltado recursos, y por eso había presentado un proyecto de presupuesto sin incluir las sumas necesarias para los ferrocarriles, teniendo presente que había que renovar las vías, adquirir tren rodante para poder hacerlo funcionar normalmente y pagar certificados de obras contratadas que no podían dejarse de pagar y por las cuales se están debiendo actualmente 5 000.000 de pesos, lo que á mi juicio constituye una vergüenza! Habia, además, que continuar las obras de los ferrocarriles de La Rioja, Catamarca, San Juan, Jujuy y la línea de Embarcación.

Para todas estas cosas se necesitaban sumas muy grandes de dinero, que el señor ingeniero Maschwitz estimó en veinte millones de pesos para este año, como en efecto ha resultado ser necesaria. Sin embargo, no se pudo votar el proyecto de presupuesto despachado por la comisión y que en vez de veinte millones, acordaba cinco. Y yo digo, partiendo del supuesto de que la cámara hubiese votado, como de costumbre, el despacho de la comisión, que el ministerio de obras públicas habría dispuesto de cinco millones de pesos para pagar obras que cuestan veinte.

Ahora se debe, ya lo he manifestado, nada más que como obras ejecutadas á pagarse por contrato, cinco millones de pesos.

Quiere decir, entonces, que si se hubiera votado la suma que la comisión acordó con este objeto, no habríamos tenido sino para pagar ésto, ó probablemente para nada; no se habría podido seguir la construcción de los ferrocarriles mencionados, ni adquirir tren rodante, ni hacer nada.

Y tanto es así que apercibiéndose el Senado de la situación, porque el Poder ejecutivo ha dicho varias veces que estaba á punto de mandar suspender las obras en construcción por falta de recursos (no por falta de recursos de tesorería, como suponen algunos, sino porque le falta al Poder ejecutivo la autorización legal para invertirlos) el honorable Senado, digo, votó un proyecto autorizando un gasto de ocho millones de pesos papel. ¿Para qué? ¿Para todas estas necesidades en general? Nó, señor. Exclusivamente para dotar á los ferrocarriles del estado del tren rodante necesario, arreglar las vías, completar el equipo y establecer los talleres de Tafí Viejo, que son indispensables para componer el material que se deteriora constantemente.

¿Y con qué va el Poder ejecutivo á pagar los cinco millones que debe? ¿Con qué va el Poder ejecutivo á continuar las obras que se ejecutan por administración en muchas partes? ¿Con qué va á pagar el Poder ejecutivo las cuotas y certificados que presentarán las empresas contratistas de los ferrocarriles en construcción hasta fin de año? Para todo esto necesita, como ha dicho el Poder ejecutivo, para el año actual y para el futuro, y para completar todos estos servicios y estas obras, la cantidad de treinta y tres millones de pesos, como lo consigna la memoria á que acaba de referirse el señor miembro informante de la comisión de presupuesto.

De manera, entonces, que los ocho millones que propone el Senado, no alcanzan absolutamente para llenar las exigencias más premiosas, tanto vale no votarlos, porque si bien es cierto que no hay el apuro á que se refería el señor diputado, es porque las locomotoras á comprarse y pagarse con esos ocho millones, los vagones, el cambio de rieles y los talleres de Tafí Viejo, no son de un pago inmediato; pero siempre el Poder ejecutivo tiene apuro de que se le voten los recursos, para no suspender las construcciones y pagar lo que se debe, para lo cual no ha provisto fondos el Senado.

La comisión de presupuesto, en presencia de este proyecto que viene con sanción del Senado, acordando ocho millones tan solamente, encontró que ellos eran absolutamente insuficientes. Calculó entonces las cantidades necesarias, y, partiendo de los datos que pasó el Poder ejecutivo en noviembre del año pa-

sado, que llegan, como dije, á la suma de 33 millones, incluyó éstos en su despacho, en su totalidad.

Hay que tener presente, que ha incluído la comisión, de acuerdo con el Poder ejecutivo, la muy importante línea de Deán Funes, á Santa Fe, á que hice referencia en una de las sesioees anteriores, que importa algo más de ocho millones de pesos moneda nacional, los que, sumados á los treinta y tres millones que había solicitado anteriormente, representan cerca de cuarenta y dos millones. De esto hay que deducir los siete millones votados en la ley del presupuesto vigente, y quedarían treinta y cinco millones y fracción, que es precisamente la cantidad que la comisión propone en este proyecto, en la forma de autorización al Poder ejecutivo para usar del crédito por la suma de diez y siete millones de pesos oro.

Creo, pues, que si la honorable cámara votara este despacho de la comisión, podría afirmar con toda seguridad que no sufrirán tropiezo las construcciones; que se organizará perfectamente toda la administración de los ferrocarriles de la nación; y dentro de dos años podrá darse el país la satisfacción de tener ferrocarriles de verdad, manejados perfectamente bien, en las mismas condiciones que los ferrocarriles particulares, y las provincias que ellos van á servir, recién tendrán cumplida la promesa que de tiempo atrás se les viene haciendo, de llevarles este factor de civilización y de progreso.

Si el Poder ejecutivo no contara con los recursos necesarios para efectuar esas obras, las provincias de La Rioja, Catamarca, San Juan y Jujuy, y toda la región de Embarcación tendrán que esperar mucho tiempo más para ver realizados sus ensueños.

Debo, para concluir, hacer presente á la honorable cámara que, á juicio del Poder ejecutivo, este proyecto no importa, en manera alguna, dejar de lado el proyecto presentado por él y despachado por la comisión de hacienda sobre enajenación del Andino.

Sr. Crouzeilles—Sobre arrendamiento.

Sr. Ministro de obras públicas Sea en forma de arrendamiento, como propone la comisión, sea en forma de venta, como lo propone el Poder ejecutivo, si el honorable Congreso vota ese proyecto, la suma que representa el producto de la operación, será disminuída de la cantidad total autorizada por el despacho de la comisión.

De manera, entonces, que, sean los diez millones del arrendamiento, ó sean los doce y medio millones que producirá la venta del ferrocarril, quedaría reducida la autorización para usar del crédito á siete millones de pesos oro, ó á cuatro millones y medio.

El proyecto de la comisión autoriza dos formas para usar del crédito. La primera es la emisión de *debentures*, y como ha dicho muy bien el señor miembro informante, éstos no pueden emitirse por ahora sino en el caso de que el honorable Congreso resuelva dar su sanción al proyecto, tan importante, de la comisión de legislación, á que he hecho referencia, sobre administración autónoma de los ferrocarriles, en donde se preven todas las medidas de carácter financiero para hacer posible la emisión de esas obligaciones. Si la honorable cámara no votara ese proyecto de ley, entonces las obligaciones no podrían ser emitidas y habría que autorizar el uso liso y llano del crédito, en la forma ordinaria, es decir, emitiendo títulos de deuda pública con el interés establecido en el proyecto.

En estas condiciones, el Poder ejecutivo ha aceptado el despacho de la comisión y pone especial empeño en que la honorable cámara le preste su sanción, porque resolvería todas las dificultades presentes y despejaría por completo el horizonte en el futuro.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Siento, señor presidente, no poder acompañar con mi voto el despacho de la comisión de presupuesto. Este despacho toma á la cámara sin la preparación necesaria sobre el asunto tan importante que lo motiva, asunto de doble interés, según lo acabo de saber por palabras incidentales del señor ministro de obras públicas, pues resulta que no se trata solamente de arbitrar recursos para terminar los ferrocarriles nacionales, sino que el despacho encierra también la sanción implícita de la construcción de la línea férrea de Deán Funes á Santa Fe, línea férrea que, según entiendo, no está sancionada por el Congreso.

Sr. Ministro de obras públicas Sí, señor diputado; no tiene fondos, nada más.

Sr. Crouzeilles—Por ley de 1905.

Sr. Mitre—Pero es extraordinario que por un despacho que no está im-

preso y de cuyo contenido no se han impuesto la mayor parte de los señores diputados, porque no han tenido tiempo material para hacerlo, se vote un empréstito por la suma de 17 millones de pesos oro y la construcción de una línea férrea, á la que daré mi voto, en su oportunidad, porque es una obra de progreso, pero cuyo estudio no se ha sometido á la comisión de obras públicas de esta cámara ni siquiera ha sido materia de deliberaciones anteriores.

Yo encuentro que los ferrocarriles nacionales son realmente desgraciados en lo que hace á la provisión de materiales para su explotación y para la renovación de sus vías. Cada vez que se va á tratar de proyectos de esta índole con fines tan urgentes, surge un entorpecimiento, á veces en forma de una sanción apresurada como sería esta, y cuyo resultado seguro, inevitable, es la demora de la adquisición de los materiales requeridos.

El Senado ha votado nueve millones de pesos papel para comprar materiales para los ferrocarriles nacionales y para renovar sus vías, disponiendo que el Poder ejecutivo tomará este dinero de rentas generales, sabedor, sin duda, de la gran abundancia de recursos en que flotan ahora las finanzas públicas, según acaba de corroborarlo el señor ministro de obras públicas. De manera que era una sanción que proveía de inmediato los fondos necesarios y los proveía con exceso, puesto que el señor ministro nos acaba de decir que con cinco millones de pesos tenía bastante para las necesidades más premiosas.

Sr. Ministro de obras públicas Me he expresado mal, seguramente: cinco millones de pesos para pagar lo que se debe.

Sr. Mitre—Y se le daban ocho millones; y el proyecto de la comisión de presupuesto de la cámara le da 18 millones de pesos oro para otras cosas.

El Poder ejecutivo, señor presidente, mandó á esta cámara un proyecto de ley autorizando la venta del ferrocarril Andino con el objeto de hacerse de recursos para las necesidades apremiantes á que me he referido. El proyecto no ha sido todavía tomado en consideración y ha dado lugar, en cambio, á un proyecto de arrendamiento de la misma línea; este proyecto de arrendamiento ha sido acogido favorablemente por la comisión de hacienda y su sanción pende de la consideración de la cámara. Por este proyecto se dispone que el Poder ejecutivo queda autorizado á arrendar el ferrocarril Andino por la suma de 10 millones de pesos oro, que recibirá de inmediato ó por lo menos mitad al contado y el resto á un año de plazo. Sería la solución del problema financiero que preocupa al Poder ejecutivo, solución definitiva, y en este concepto creyendo en la urgencia de esta necesidad y anheloso de poner mi grano de arena á la obra de la terminación de las líneas nacionales, me apresuré á delinear un plan de arrendamiento de la línea, en un proyecto que ha sido materia del despacho de la comisión de hacienda.

Pero me encuentro ahora con que no hay necesidad de semejante proyecto.

La comisión de presupuesto, ahora, encuentra que lo más expeditivo para atender á esta necesidad urgentísima, es autorizar un empréstito, que no ha sido todavía conocido, respecto del cual no se ha hablado una palabra, que sepamos al menos, con los capitalistas que han de proveer los fondos respectivos; y en su defecto dispone que el Poder ejecutivo queda también autorizado á emitir debentures sobre las líneas nacionales, por suma tan considerable. Yo encuentro que si alguna medida dilatoria hubiera de idearse para la adquisición de los materiales de que se trata, ninguna sería más eficaz que ésta. No se realiza un empréstito con la simple sanción de una ley: un empréstito es una operación financiera delicada, de numerosas tramitaciones, que requiere muchos preliminares antes de llegar á su realización definitiva. ¿El señor ministro de hacienda ha sido consultado al respecto? ¿Cuál es su opinión, si lo ha sido? Yo no la conozco.

Sr. Padilla—La había manifestado.

Sr. Mitre—Permítame el señor diputado. Hay que controlar la opinión del ministro de hacienda, con otras sanciones que ha tomado esta honorable cámara, sanciones que importan un gravamen muy crecido sobre el crédito de la nación. Hace un momento tomaba yo apuntes rápidamente, sin tiempo suficiente para consultar todas las órdenes del día, y encontraba sanciones de gastos muy considerables y que deben subvenirse con recursos del crédito.

Para el puerto de la Capital se han votado 27.000.000 de pesos oro que deben obtenerse por medio de un empréstito. Para aumento del capital del

Banco de la nación hay un proyecto aquí, autorizando al Poder ejecutivo para invertir 18 000 000 de pesos oro, á servirse no con recursos propios del banco, sino de rentas generales. Esto sólo son ya 45 000.000 de pesos oro ó sean 100.000.000 de pesos moneda nacional.

La ley de fomento de los territorios autoriza una emisión, que no digo se haga efectiva inmediatamente, pero que importa 25 000.000 de pesos.

Los proyectos sancionados para obras de salubridad. tienen un valor que alcanza á 30,000 000 de pesos. Tenemos así 150.000.000 de pesos moneda nacional —reducido todo á moneda nacional,—á lo cual hay que agregar los 17.000.000 de pesos del proyecto actual, Con eso, estas sanciones llegan á muy cerca de 200 000 000 de pesos.

Yo pregunto, ciñéndome al motivo especial del proyecto, si realmente se subviene con la celeridad debida á las necesidades apremiantes que hay de recursos para adquirir locomotoras, vagones, coches y todos los demás materiales que necesitan los ferrocarriles de la nación. Entiendo que no. La operación del empréstito tomará mucho tiempo. El señor ministro sabe que es costumbre financiera en Londres, que el final del año sea un período de vacaciones, durante el cual no se trata de negocios. Habrá entonces que esperar el año que viene y en ese caso. en lugar de remediar este mal que está clamando por un remedio pronto y eficaz, lo habremos prolongado, agravándolo sin duda alguna, porque si hay algo que se echa á perder, es el material de una empresa de ferrocarril que no se renueva oportunamente.

Por estas razones opino, y en tal sentido haría moción, que el asunto debe aplazarse tratándose el despacho del Senado, ampliando la suma en la cantidad que el señor ministro considere necesaria. Si el Senado propone nueve millones, sancionemos el doble, el triple ó lo que sea necesario, porque estas exigencias no se pueden aplazar, no se pueden demorar. Debe sancionarse la ley en la seguridad de que vamos á poner en manos del Poder ejecutivo los recursos efectivos que ha menester con el objeto mencionado, y no una sanción como ésta que, apareciendo con una amplitud enorme, al fin y al cabo no sanciona nada.

He dicho.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Sr. Padilla—Se la cedo al señor ministro.

Sr. Presidente—¿Sobre la moción previa de aplazamiento?

Sr. Ministro de obras públicas Sí, señor.

Yo creo, señor presidente, que aplazar en estos momentos la consideración de este asunto, sería dejar las cosas en la situación en que están, que no puede ser peor, como acabo de manifestar.

El señor diputado por la Capital encuentra inconveniente el proyecto que propone la comisión de presupuesto y que el Poder ejecutivo acepta, creyendo que no es bastante eficaz ni rápido el recurso que él arbitra. Pero debo observar al señor diputado y á la honorable cámara que si vota la ley autorizando al Poder ejecutivo para hacer este empréstito, no es indispensable hacerlo efectivo de inmediato. El Poder ejecutivo, como es notorio, tiene crédito por cantidades muy crecidas de dinero, sobre el cual puede girar y tomar los fondos necesarios para hacer estas obras á cuenta de la emisión á hacerse y como un antícipo.

Por otra parte, puedo afirmarlo porque se lo he oído al señor ministro de hacienda repetidas veces, el gobierno se encuentra actualmente con ofertas de dinero para esta clase de operaciones en mayor cantidad de la que él mismo desearía y de la que podría necesitarse.

Observaré este hecho que es muy sugestivo: que calculada la suma que será necesaria para hacer los ferrocarriles acordados por la cámara á empresas particulares puramente, se llega á una cantidad de cincuenta millones de libras esterlinas ó sean 250 millones de pesos oro, suma que las empresas particulares van á levantar en el mercado del capital.

Sr. Mitre—Para eso es mercado!

Sr. Ministro de obras públicas Lo que prueba que no es tan difícil hacer una operación de esta naturaleza cuando las empresas particulares pueden realizarla, pues no podemos suponer que dada la situación porque atraviesa la república, el crédito del país sea inferior al de las compañías, que al fin, van á ocupar una pequeña parte de su territorio.

He dicho ya, y debo insistir sobre

esto, que el hecho de proponer la comisión de presupuesto esta forma de resolver el problema, no importa de ninguna manera dejar de lado la cuestión relativa á la venta del ferrocarril Andino. De manera que como he dicho antes, y vuelvo á repetirlo, porque parece que el señor diputado no me hubiera escuchado, si la cámara vota el recurso de los diez millones procedentes del arrendamiento del Andino, serán diez millones menos por que habrá que recurrir al crédito sobre los diez y siete proyectados.

Sr. Mitre—Si la cámara vota diez y siete millones de pesos como total que necesita el Poder ejecutivo para hacer las obras de que se trata, la cámara no debe votar ni venta, ni arrendamiento del ferrocarril Andino, porque sería un voto duplicado. Puede haber plétora de dinero, pero no debe haber plétora de autorizaciones del Congreso para hacer gastos.

Sr. Ministro de obras públicas Continúo.

Debo contestar al señor diputado que en su opinión será esta una razón para renunciar á la enajenación del ferrocarril Andino, pero que, en opinión del Poder ejecutivo, sucede lo contrario. Aún en el supuesto de que se tengan todos los recursos necesarios, el ministro que habla, salvando su responsabilidad, siempre sostendrá que el gobierno debe proceder á la enajenación del Andino. Pero como no es el caso anticipar una discusión que vendrá en oportunidad, creo que me bastará con hacer esta declaración: que cuando llegue el momento de tratar este asunto, lo he de fundar en consideraciones tan serias, que es muy posible que muchos de los señores diputados que hoy tienen una opinión adversa al proyecto, modifiquen su juicio. Tengo tal convicción á este respecto, que no dudo que tal será el resultado de la demostración que he de hacer en oportunidad, en esta honorable cámara.

Por ahora debo afirmar que el proyecto sobre enajenación del Andino, nada tiene que ver absolutamente con la cuestión financiera, y precisamente por eso he aceptado con complacencia el despacho de la comisión de presupuesto, pues él va á establecer bien claramente mi situación. Aquí no se trata de dinero, no se trata de obtener recursos por la venta del Andino; se trata de una cuestión de interés público y de política ferrocarrilera. Quedará entonces así más despejado el campo y quedará la cámara también en situación de resolver esa cuestión con menos apremio, cuando sepa que no se trata de necesidades del tesoro, sino de necesidades de otro orden.

Pero debo hacer una salvedad. Cuando se presentó este proyecto por el Poder ejecutivo en octubre del año pasado, lo fué con carácter de urgencia, porque entonces era la época de la crisis norteamericana, durante la cual se cerraron completamente los mercados del capital, á tal punto que las empresas ferrocarrileras tuvieron que demorar la colocación de sus obligaciones, que recién en marzo de este año han empezado á emitir. Era entonces prudente por parte del Poder ejecutivo, no usar del crédito porque no era juiciosa la operación; pero ahora que han cambiado completamente las circunstancias, puede decirse lo contrario: ya no es una buena razón de urgencia, ya no es una razón de carácter financiero la que lleva al Poder ejecutivo á proponer la venta del Andino; es una razón económica y de política ferrocarrilera.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Refiriéndome á la moción del aplazamiento formulada por el señor diputado Mitre...

Sr. Mitre—Yo no he hecho moción de aplazamiento. He dicho simplemente que una moción de aplazamiento se impondría en este caso.

Sr. Padilla—Refiriéndome á la conveniencia de una moción de aplazamiento, á que se ha referido el señor diputado por la Capital, debo manifestar á la honorable cámara, ó repetir más bien las razones que la comisión ha tenido en cuenta para no despachar el proyecto del Senado.

Esa razón de urgencia, ya lo he dicho, existe para mandar hacer ó comprar todas las máquinas, vagones, etc., á que se refiere este proyecto. Pero el ministro de obras públicas nos ha manifestado, y lo dice expresamente en el mensaje pasado al honorable Senado, que ha hecho el encargo de estas máquinas. Por otra parte, esas sumas no van á gastarse este año. De manera que sería absolutamente inútil autorizar un gasto de ocho millones, porque en último caso podríamos establecer la partida necesaria en el presupuesto.

Por último, el miembro informante

de la comisión de obras públicas del honorable Senado ha dicho terminantemente que el concepto de esta ley es que se pague con sobrantes, y ya he manifestado que ese es precisamente un temperamento que no tenía nada de práctico, porque habría que esperar en todo caso á que se clausurara el ejercicio, se supiera hasta donde van á llegar las obligaciones por los contratos, para saber si hay ó no sobrantes. Quiere decir que no se tendrían los ocho millones, aunque se votara la ley.

Por lo demás, teniendo en cuenta las observaciones financieras que se han formulado, yo debo manifestar que estaría en el mismo caso cualquiera de los otros temperamentos, el arrendamiento del Andino, por ejemplo, con el agregado de que el arrendamiento no produciría sino 10 millones, que son absolutamente insuficientes según lo acaba de manifestar el señor ministro de obras públicas, para satisfacer las necesidades más imprescindibles. Yo digo, entonces, que esa indicación perjudicaría precisamente los mismos deseos de proveer inmediatamente de fondos para la construcción de ferrocarriles y renovación del material de los existentes.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Comparto en absoluto la opinión del señor diputado Mitre respecto de la ineficacia del procedimiento de que se trata.

Si en realidad es apremiante disponer de 5 millones de pesos para pagar deudas ya contraídas, el procedimiento señalado en el proyecto de la comisión es el menos expedito de todos; y entiendo que lo que correspondería sería votar el proyecto del Senado tal como viene. Con ese proyecto, se paga inmediatamente lo adeudado y queda un sobrante para gastos urgentes del momento.

Sr. Ministro de obras públicas Está equivocado el señor diputado. No se paga nada de lo que se adeuda.

Sr. Ortiz de Rozas—Me atengo á lo que ha dicho el señor ministro.

Sr. Ministro de obras públicas He dicho lo contrario.

Sr. Ortiz de Rozas — No conozco todos estos proyectos, velados hasta ahora, que no han venido á la cámara, y que, por consiguiente, ella no tiene ni el deber de conocerlos ni hay conveniencia en tratarlos así precipitadamente, mucho más cuando está en manos del Poder ejecutivo, si ellos son de tal naturaleza que interesen al estado, hacer lo necesario para que se traten regularmente, en la forma que la Constitución provee; y el señor ministro tiene la oportunidad de conseguirlo, cuando las cámaras sean convocadas á sesiones extraordinarias.

De manera que no hay nada que justifique este apresuramiento. Me explico que cuando se trata de pensiones ó cosas semejantes, haya mociones de preferencia y se apresure la votación porque esos asuntos no han de ser incluídos en las sesiones de prórroga ó extraordinarias. Pero si este asunto es de interés público, debe venir en sesiones de prórroga ó extraordinarias.

Ahora, para resolver la cuestión verdaderamente apremiante, aquélla que puede comprometer el crédito del gobierno, pagar lo que ya se debe, se puede obtener aprobando la sanción del Senado, y no habría necesidad de que el proyecto volviera á la otra cámara, siempre que la comisión de presupuesto tuviera la deferencia de retirar su despacho para que entrara á la discusión el proyecto del Senado, con lo cual todo quedaba concluído. Así no habría aplazamiento, ni demora para que el estado cumpla sus compromisos.

Ahora, respecto de la forma en que el señor ministro entiende que ha de procederse con el Andino, aún después de obtenidos los 17 millones de pesos oro, yo debo declarar, como miembro de la comisión de hacienda que he subscripto el despacho sobre arrendamiento, que le retiraría inmediatamente mi firma y combatiría ese proyecto con el mismo entusiasmo con que el señor ministro anuncia que va apoyar la venta de ese ferrocarril. De manera que esto no nos va á traer sino desacuerdo, desorden en el modo de tramitar los asuntos, una acumulación de autorizaciones para imputar que de ningún modo conviene que se hagan, aunque sea para descontarse después, porque esto importa ya recargar moralmente el crédito de la nación.

¿Qué razón hay para que cuando el señor ministro, en un mensaje en que pide la venta del Andino, nos hace saber que con veintitrés ó veinticuatro millones de pesos moneda nacional puede completar todas las líneas, proveer de todo el material rodante..

Sr. Ministro de obras públicas Treinta y tres millones.

Sr. Ortiz de Rozas—Era el precio de venta del Andino.

Sr. Ministro de obras públicas Eso es veintisiete millones.

Sr. Ortiz de Rozas—El precio de venta del Andino son diecisiete millones de pesos oro más doce millones, son veintinueve millones.

Sr. Ministro de obras públicas Está equivocado el señor diputado. Son diecisiete millones menos doce, lo que da cinco millones; mientras que el señor diputado los convierte en veintinueve millones.

Sr. Ortiz de Rozas—De manera que como decía antes, y no hago sino repetir una frase muy acertada del señor diputado Mitre, este recargo del crédito con la condición de no usarlo si no fuera necesario, me parece altamente irregular y dañoso para el crédito de la nación.

En este concepto yo invito á la comisión de presupuesto á que modifique su despacho, á que retire los agregados hechos al proyecto del Senado y proponga éste como base de discusión. Así podríamos, en esta misma sesión, darle al señor ministro los recursos necesarios para que no sufra el crédito comprometido del estado; y en seguida entraríamos á tratar lo relativo á la venta ó arrendamiento del Andino; y á proveer los fondos necesarios, después que la cámara haya sido instruída del objeto á que se destinan los fondos, y no como estamos haciéndolo ahora, sin conocer el despacho de la comisión sino de oídas, porque ni siquiera ha habido tiempo para imprimirlo.

Si la comisión insistiera en mantener su despacho, con verdadero pesar votaré en contra, aunque de este modo se exponga al gobierno de la nación á seguir adeudando cantidades que no hay motivo alguno para que no se paguen de inmediato.

No me explico á qué responde este afán de querer disponer de tantos millones de pesos oro para no gastarlos después.

No se debe pedir sino lo estrictamente necesario, y el Congreso no cumpliría bien sus deberes si diese más de lo que se requiere, una vez probado que se necesita.

Espero de la deferencia de la comisión de presupuesto que acepte esta indicación, que tiene por objeto principal salvar estos compromisos del tesoro.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Refiriéndome á la moción que está en discusión y tratando de ser lo más breve que me sea posible, porque los momentos de la cámara son preciosos y pecaría de impertinente tomándole mayor extensión de la que necesito, quiero contestar al señor diputado por la capital, ingeniero Mitre, en la parte relativa á la inoportunidad de la inclusión de la línea de Deán Funes á Laguna Paiba.

Esa línea, señor presidente, está incluída en una ley sancionada por el Congreso el año 1905, y recuerdo el hecho porque fué precisamente á indicación del que habla que ese ramal se incluyó en la ley. Sé positivamente que los estudios están hechos por las oficinas correspondientes del ministerio, que existe el presupuesto del costo de las obras, y así lo acaba de manifestar el señor ministro de obras públicas. Dicha obra costará ocho millones de pesos.

Entonces, de lo único que se trata al incluir ese ramal de Deán Funes á Laguna Paiba, es de autorizar los fondos necesarios para costear la obra; y tratándose de una ley que provee al equipo de los ferrocarriles, á la terminación de las líneas existentes y de aquellas que están autorizadas por leyes vigentes, yo no veo que haya precipitación ni ninguna inoportunidad en incluirla en el proyecto que se está tratando. El proyecto sancionado por el honorable Senado autoriza un gasto de ocho millones de pesos solamente para tren rodante.

Sr. Guasch Leguizamón — Que es lo más urgente, señor diputado.

Sr. Crouzeilles—Pero es que hay otras cosas también urgentes, señor diputado.

Sr. Guasch Leguizamón—Estamos complicando, señor diputado.

Sr. Crouzeilles—Estamos olvidando que además de esos ocho millones de pesos el estado está en mora por cinco millones de pesos.

Sr. Guasch Leguizamón—Por eso no hay que buscar procedimientos dilatorios.

Sr. Crouzeilles—¡Qué procedimientos dilatorios, señor diputado! No hay más que autorizar todos los gastos que se necesitan para pagarlos y cumplir con este deber elemental de pagar las deudas y no estar demorando á los acreedores!

De manera que no habría inconve-

niente en que esta cámara no solamente vote los nueve millones que ha sancionado el Senado para tren rodante, sino una suma mayor para incluir estos cinco millones de pesos que se deben y la construcción de otra línea que no importará mucho más de tres millones de pesos oro.

El proyecto presentado por el señor diputado por la Capital, de arrendamiento de la línea del Andino, autorizaba al Poder ejecutivo para hacer una emisión directamente ó por intermedio de arrendatarios, de doce millones de pesos oro, que agregados á los ocho millones papel sancionados por el Senado, suman diez y seis millones oro; y entre esa suma y la de 17 millones que la comisión de presupuesto propone, no hay sino una diferencia de un millón que no veo sea tan enorme como para que la cámara no quiera autorizarla.

Por otra parte, y este argumento lo da el mismo informe que produjo el señor diputado por la Capital cuando presentó el proyecto de arrendamiento del Andino, el despacho de la comisión de presupuesto no importa sino consagrar la política ferroviaria que sostenía el señor diputado por la Capital, es decir, que el estado debe hacer lo mismo que las empresas particulares para la construcción de ferrocarriles: levantar capital por acciones, para construir la primera parte de la línea, y concluida esa primera parte, emitir obligaciones hipotecarias ó debentures, para seguir ganando el espacio y construyendo vías. Este proyecto no importa para mí sino la consagración de esa política, tan elocuentemente expuesta por el señor diputado por la Capital.

Por estas razones, y además por saber que existen ofrecimientos al Poder ejecutivo de capitalistas extranjeros, en que solamente para la prolongación del ferrocarril Andino se le ofrecen al firme 40.000.000 de francos, con 5 % de interés y 1 % de amortización, al tipo de 90 ó 95 %, creo que estamos en perfectas condiciones para dar nuestro voto en este asunto, sin que se pueda tacharnos de apresurados ni de inoportunos.

Nada más.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Respondo á la invitación de mi distinguido colega, el señor diputado por Buenos Aires, y para eso comienzo recordándole que la comisión de presupuesto no ha pedido que se trate este asunto en la cámara con apresuramiento: simplemente ha cumplido con su deber despachándolo cuanto antes, sin aceptar la doble incitación de celo que ya hubo en esta cámara.

La comisión, dando preferente atención al asunto, lo ha despachado; un señor diputado, en vista de la gravedad y de la urgencia del asunto, ha pedido que se trate sobre tablas; la cámara lo ha resuelto así, y la comisión no tiene nada que decir. Será una pregunta que el señor diputado tendría que hacer á la cámara: si acepta ó no postergar el asunto.

En cuanto al fondo mismo del asunto, á que también se ha referido el señor diputado al hablar de que se vote ya el proyecto del Senado, debo manifestar que no es posible que la comisión de presupuesto acepte esto, pues ella está obligada precisamente más que nadie, desde que tiene en sus manos todos estos asuntos, á determinar y expresar de dónde deben sacarse los recursos.

La comisión de presupuesto no puede autorizar actualmente que de rentas generales se gasten ocho millones de pesos, por más encomiable que sea el destino que tengan estos fondos.

Pero hay más todavía: no sería práctico, repito por tercera vez.

El Senado, al sancionar este asunto, lo ha hecho en el concepto de que los ocho millones sean de excedentes del presupuesto. Lo decía expresamente el señor senador Maciá...

Sr. Ortiz de Rozas—Lo que se haya dicho en la discusión no significa nada. Lo que contiene el proyecto es lo que va á ser materia de ley.

Sr. Padilla — Permítame el señor diputado. A eso iba.

En primer lugar, lo que se dice al informar un proyecto, puede ser comentario de la ley. En segundo lugar, supuesto que el señor Senador Maciá no hubiese manifestado eso á nombre de la comisión de obras públicas, no obstaculizaría la afirmación que acabo de hacer, porque el concepto de la ley Berduc es claro: no se puede á mitad de año autorizar gastos á sacar de rentas generales, porque todas las rentas generales están afectadas á los servicios del presupuesto, y habrá necesidad de que se concluya el ejercicio para saber si ha habido sobrantes. Entonces, resultaría que votando ese proyecto del

Senado, no habremos arbitrado fondos con la premura y urgencia que el mismo señor diputado indica.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Sr. Presidente—Lamento mucho, señor ministro, no poder concedérsela. Estamos en la discusión en general, y no se puede hablar más de una vez.

Sr. Carbó—Hago moción para que se declare libre el debate.

—Apoyado.

Sr. Crouzeilles—¡Pero señor!

Sr. Carbó—El señor ministro ha pedido la palabra y hay otros señores diputados que desean hablar de nuevo.

Sr. Crouzeilles—Pero si el señor ministro no insiste...

Sr. Ministro de obras públicas No insisto.

Sr. Carbó—Yo insisto en que se vote mi indicación.

—Se vota si se declara libre el debate y resulta afirmativa.

Sr. Terán—Pido la palabra.

Es de lamentar, señor presidente, que se haya creído que el proyecto venido en revisión del honorable Senado esta ba informado realmente por el concepto de la solución de las necesidades más apremiantes de los ferrocarriles nacionales, como se ha dicho, cuando no es esa la cuestión.

Ha sido un proyecto de carácter eminentemente particular, ante la urgencia y la necesidad de invertir esa suma de dinero en el ferrocarril Central Norte. No ha comprendido á todos los ferrocarriles; no se ha pretendido con ello resolver un caso que pudiera ser la solución de todos los ferrocarriles nacionales respecto del estado económico en que ellos se encuentran.

El honorable Senado, después de las manifestaciones hechas por el mismo Poder ejecutivo, ha destinado esa suma para los talleres de Tafí Viejo, para renovación de material y tren rodante del Central Norte, de donde habían venido las exigencias más grandes, más premiosas, que obligaban á los poderes públicos á tomar una participación casi en el momento mismo de ser conocidas, á fin de que los intereses del tráfico pudieran ser servidos en una forma que medianamente pudiera satisfacer las aspiraciones, bien legítimas, de toda aquella región.

Sr. Gigena—¿Y los cinco millones que se deben actualmente?

Sr. Terán—No me perturbe, señor diputado, porque quiero ser lo más breve, preciso y claro en mi manera de exponer.

Llega el asunto á la honorable Cámara de diputados. Fué, efectivamente, objeto de dos mociones de parte del señor diputado por Tucumán señor López Mañán y del que habla, porque entendí que este solo asunto, cuya urgencia ha sido perfectamente explicada por el Poder ejecutivo, no presentaba dificultades de ninguna naturaleza: se trataba de la inversión de una suma de dinero en la renovación de una vía que estaba, como he dicho, casi totalmente destruída y que carece en absoluto de vagones para el transporte de los productos de aquella región; y un asunto de esta naturaleza, no se prestaba á complicaciones en el debate, puesto que no venía como ha venido en el despacho de la comisión en el que se incluyen muchos ferrocarriles á construir, que tienen sus leyes especiales, y para los que se destinan recursos que tienen su procedimiento propio. Desde el momento que son leyes votadas por el Congreso, á los efectos de su cumplimiento, en donde se involucra y casi se resuelve que es indispensable la cuestión de venta ó arrendamiento de ferrocarriles nacionales; cuando están pendientes de la consideración del honorable Congreso despachos distintos y se conocen opiniones contradictorias de miembros de esta cámara, y la opinión, bien sabida, del Poder ejecutivo, digo que es de lamentar que viniera casi á hacerse fracasar el propósito que ha informado la sanción del honorable Senado, en el proyecto venido á esta cámara, por haber incluído dentro de esa sanción la resolución de puntos que no pueden ser resueltos de una manera precipitada.

El señor miembro informante nos ha hecho una exposición detallada, completa y prolija, para demostrar que es especialmente respecto del ferrocarril Central Norte, que se encuentra con sus vías casi completamente destruídas, con una carencia completa de tren rodante, que no solamente es poco, sino completamente inadecuado para la clase de vías que existen en aquella región....

Sr. Padilla—Y agregó: todo el material.

Sr. Terán—Sí, señor, y agregó: todo el material. Este es insuficiente. Ha sido esa, precisamente, la consecuencia de la destrucción de la vía, por ser inadecuada para el trasporte.

Sr. Padilla—Eso va por cuenta del señor diputado.

Sr. Terán—Digo yo, me parece, no afirmo, porque á este respecto no tengo conocimiento completo. Y digo que se trata de una necesidad reclamada como de interés público, dentro del discurso pronunciado por el señor miembro informante, que con tantos detalles nos ha revelado que hay que proceder en este caso inmediatamente. No parece que esa necesidad se extendiera á todas las líneas nacionales; y si efectivamente ellas se encuentran con su material adecuado, aunque no sea completo, puesto que todas ellas necesitan renovarlo en mucha parte, como lo han hecho todas las empresas privadas, atendamos por ahora la necesidad apremiante de la línea del Central Norte, que es la que ha venido á golpear las puertas del honorable Congreso, á pedirle la inmediata subsanacion de todas esas dificultades; y respecto del resto de los ferrocarriles nacionales, que no tienen tan imperiosa necesidad, resolvamos dentro de la discusión de un proyecto que se presentare, llámese de venta del Andino ó de arrendamiento del mismo, ó llámase de cualquier otro modo, tendiente al fin de proseguir la construcción de los ferrocarriles nacionales y de atender los existentes.

Por eso, yo, con gran sentimiento, habiendo procurado, dentro de todas las tentativas que se han iniciado en esta cámara con el propósito fundamental de conseguir que se subsanasen inmediatamente esas dificultades y esas necesidades de la región del Norte, he excitado con toda buena intención el celo de la comisión, y lamento tener que negar mi voto en este caso á su despacho, como lo prestaría con todo calor por el proyecto del Senado, porque, á mi manera de ver, soluciona las necesidades prácticas que se tuvieron en vista al aprobarlo.

Sr. Gigena—Pido la palabra.

Indudablemente, es muy cómoda la situación en que se coloca el señor diputado Terán, porque él solo ve una parte de la cuestión, ó sea la que se refiere al ferrocarril Central Norte. Indudablemente que en esa forma sería muy sencillo; pero á la comisión de presupuesto se le ha presentado en muy distintos términos. En primer lugar están los ocho millones de pesos que son necesarios para la provisión de material y tren rodante del ferrocarril Central Norte; después hay cinco millones más, necesarios también, para pagar deudas existentes actualmente por contratos hechos en virtud de leyes sancionadas por el honorable Congreso.

Sr. Terán—Puede aumentarse esa suma.

Sr. Ministro de obras públicas Y puede aumentarse esa suma á doce ó trece millones de pesos.

Sr. Gigena—Tenemos ya trece millones de pesos papel.

Pero yo le pregunto al señor diputado: ¿Y los demás ferrocarriles de la nación? ¿Es posible hacer su construcción con rentas generales? Ya lo ha dicho y repetido el señor miembro informante de la comisión: no es posible tocar las rentas generales para construcción de ferrocarriles. En primer lugar, porque se trata de obras que deben ser cargadas no sólo á la generación actual sino á las que vengan á aprovecharse de sus servicios; y en segundo lugar, porque las rentas generales tienen ya un destino fijo.

Votando lo que pretende el señor diputado, indudablemente la cuestión se simplificaría mucho, bastarían ocho millones para el ferrocarril Central Norte. Pero esto significa pedir nada más que para su santo; y la comisión de presupuesto ha debido tener en cuenta que había varias necesidades que llenar y por eso ha debido aumentar la cantidad á 17 millones de pesos oro. No sé cómo la cámara podría de otra manera satisfacer esas necesidades.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Quiero recordar á la honorable cámara una disposición de la ley de contabilidad, que creo tiene decisiva influencia sobre el temperamento con que ella debe resolver las dos soluciones propuestas. Esa ley dice que el 31 de marzo se clausurará el ejercicio económico y que las autorizaciones de gastos de que no se haya hecho uso hasta esa fecha, de rentas generales ó de títulos, quedan por ese mismo hecho sin efecto.

Si nosotros sancionaramos ahora una autorización para invertir 17 millones

de pesos en títulos, supuesto el caso de que fuese posible colocar esos títulos en el mercado, cosa bien difícil, dado que el gobierno tiene que hacer empréstitos en los bancos, no quedaría más término hábil que hasta el 31 de marzo del año próximo y la autorización quedaría caduca, si la operación no fuera incluída en el presupuesto para 1909.

De modo que esta autorización para hacer la emisión de títulos tiene que reverse al ser tratada la ley de presupuesto y en ella podemos darla.

En cambio, si la cámara con su sanción al proyecto del Senado autoriza desde ya el gasto de ocho millones, el Poder ejecutivo va á tener en lo que va de este mes hasta el 31 de marzo, los fondos necesarios para atender esas reparaciones urgentes de vías y provisión de material y locomotoras, y más que todo, para poder celebrar válidamente contratos, porque si el Poder ejecutivo no tiene autorización legislativa, la contaduría le objetaría cualquier operación hecha sin ella.

Entonces, en vista de esta disposición de la ley de contabilidad, creo que se concilian los dos procedimientos: sancionar ahora la autorización provisoria de los ocho millones de pesos, y dejar para cuando se sancione el presupuesto la inclusión de esos 17 millones, que yo apoyaré con mi voto.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Para hacer una simple observación.

No es exacta la manifestación que hace el señor diputado. Eso no lo establece la ley de contabilidad, ni la ley que rige el caso, la ley Berduc, que establece esto: que cuando se autorizan gastos con imputación á la misma ley, y de rentas generales, si no se pagan durante el ejercicio ó no se incluyen en el presupuesto, caduca la autorización. Pero esto es para el caso de que no haya provisión de fondos, que no haya recursos.

Este proyecto de ley de la comisión de presupuesto establece el recurso, que es el uso del crédito, el debenture ó el simple bono ú obligación, en otra forma.

De tal manera que aunque llegue el 31 de marzo puede hacerse la operación de créditos sin inconveniente alguno. Inconveniente habría, precisamente, en lo que acaba de manifestar el señor diputado, cuando se trata de rentas generales; por ejemplo, el proyecto del Senado autorizando el gasto de ocho millones de pesos, que no se podrían dar sino cuando hubiera sobrantes del presupuesto.

Si no hay sobrantes ó no se incluye el gasto en el presupuesto del año próximo, entonces queda caduco. Porque no tiene realmente provisión de fondos, porque no tiene afectado un recurso especial, pues como he dicho y repito una vez más, el recurso de rentas generales no es propiamente un recurso, según la ley Berduc, por la razón de que las rentas generales están sometidas al ejercicio de cada presupuesto. Esto es lo que ha olvidado el señor diputado.

Sr. López Mañán—La observación que hace el señor diputado se explica del punto de vista de la interpretación que él le da á la ley de presupuesto, pero no del punto de vista del criterio del presidente de la contaduría nacional, á que he hecho referencia.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

Pido excusa á la honorable cámara por demorar su atención con esta insistencia mía, pero no puedo dejar de exponerle la situación en que quedaría el Poder ejecutivo si se votara el proyecto del honorable Senado.

Los ocho millones que autoriza á gastar ese proyecto, son exclusivamente para adquirir el material rodante y las maquinarias necesarias para los talleres del ferrocarril en Tafí Viejo; pero no le da al Poder ejecutivo ningún otro recurso para las otras necesidades de que se trata, y debo prevenir á la honorable cámara, que al fin de este mes, en que se concluirán los recursos acordados por el Congreso al Poder ejecutivo, no tendrá éste un centavo para continuar las construcciones de los ferrocarriles de la Rioja á Catamarca, de Serrezuela á San Juan y de Ledesma á Embarcación. De manera que no solamente no tendrá con qué pagar los ferrocarriles ya contratados, sino que tendrá que suspender los que se llevan á cabo por administración, porque los ocho millones del proyecto del Senado están dedicados al Central Norte exclusivamente, no quedando un centavo para las demás obras en construcción.

Y yo pregunto á la honorable cámara: ¿cree ella conveniente, en esta situación, que el Poder ejecutivo, por falta de recursos, tenga que suspender el pago de las obras contratadas, así como la ejecución de las que tiene en construcción? Esa va á ser la situación

que se le va á presentar al Poder ejecutivo. En cambio, si la honorable cámara vota los recursos propuestos por la comisión de presupuesto, el Poder ejecutivo tendrá los fondos necesarios para continuar las obras que se hacen por administración y para pagar lo que se debe por las contratadas; porque aun cuando no haga operación alguna de crédito definitivo, ahora el Poder ejecutivo puede hacer, como lo afirmó el ministro de hacienda en la comisión, ciertas operaciones de crédito, girando en descubierto para atender á las nenecesidades inmediatas de la administración.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

La cámara no debe dejarse impresionar por estas alarmas que nos trae el señor ministro de obras públicas.

Sancionado el proyecto del Senado, habremos salvado inmediatamente el crédito comprometido por gastos autorizados ó no autorizados; pero sin recursos para hacerlos efectivos. Y esta es la cuestión primordial.

Todo lo demás, referente á la suspensión de los ferrocarriles en construcción, que puede alarmar á algunos de los diputados cuyas provincias sufrirían con el inconveniente de no tener esas líneas completadas en el más breve tiempo posible, son amenazas que no se van á producir, porque con mucha más eficacia y rapidez va á proporcionar el Congreso al Poder ejecutivo los recursos necesarios para completar todas esas líneas. Vendiendo ó arrendando el ferrocarril Andino, el Poder ejecutivo va á tener en sus manos inmediatamente—porque ya hay quien acepte una ú otra operación—los fondos necesarios para terminar todas las líneas que están en construcción.

De manera, pues, que estas alarmas que trae al seno de la cámara el señor ministro, de que van á quedar en suspenso todos los ferrocarriles en construcción, no son fundadas. El señor ministro sabe que existe un proyecto despachado ya por la comisión y con moción de preferencia para ser tratado por la cámara, por el cual se le van á dar diez ó doce millones de pesos oro, que es lo que se calcula necesario para realizar todo ese plan de terminación de obras; á lo cual se agregan los ocho millones de pesos sancionados por el Senado. De manera, pues, que no hay por qué alarmarse; en manos de la honorable cámara está el proyecto que puede ser aceptado en una ó en otra forma, pero que de inmediato da al Poder ejecutivo cinco millones de pesos oro, y para el año entrante, cinco millones más.

Entonces, terminaré, después de haber hecho esta salvedad, pidiendo que como no es posible rechazar en absoluto el proyecto, porque ello importaría no pagar lo que se debe, hago moción desde ahora para que si fuese rechazado el proyecto de la comisión de presupuesto, entre inmediatamente á tratarse el proyecto del Senado.

—Apoyado.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Señor presidente: no he tenido la suerte de oír la palabra del señor miembro informante de la comisión, de manera que no sé si al hacer su informe ha manifestado haber consultado la opinión del señor ministro de hacienda respecto de la operación proyectada. Debo suponer que sí...

Sr. Padilla—He manifestado que el señor ministro estaba conforme.

Sr. Carbó—...dada la manera cómo la comisión de presupuesto se avoca generalmente la resolución de esta clase de asuntos, es decir, con la presencia de los ministros.

Siendo esto así y teniendo, como se dice, este proyecto la aprobación del señor ministro de obras públicas, me llega la oportunidad de decir que me felicito de que haya comprendido el Poder ejecutivo que hay muchos medios para llegar al propósito de construir ferrocarriles, abandonando aquel propósito que tenía de la enajenación de una de las líneas que más le producen en relación á su costo.

Respecto del proyecto en discusión es conocido su origen y no tengo para qué recordarlo desde que al entrar en sesión se manifestó que provenía de una minuta del honorable Senado provocada con motivo de las informaciones que llegaban respecto del estado desastroso en que se hallaban las líneas del ferrocarril Central Norte.

Ya en el año pasado se ha hablado del estado de estas líneas, y creo que toda la cámara está convencida de que en realidad es necesario renovar todo su material, arreglar nuevamente sus vías que están en gran parte destruídas,

cambiar traviesas, en fin, hacer una renovación casi completa, ocasionada por el abandono en que el Poder ejecutivo ha tenido esas líneas, no por culpa del Congreso que jamás ha escatimado recursos para ello, sino por culpa de la mala administración y dirección de los ferrocarriles.

Hay una ley que tendía á dar autonomía á los ferrocarriles del estado para facilitar las composturas y arreglos de las líneas, haciendo uso de los recursos que los mismos ferrocarriles produjeran; esa ley ha sido interrumpida, por decirlo así, en su funcionamiento, por medios de que no tengo por qué ocuparme en este momento. Como quiera que sea, el resultado es que las líneas de esos ferrocarriles están en el estado que se ha expuesto, y entonces, surge la necesidad de dotar á la administración de los mismos, de los medios necesarios para arreglarlas; para ponerlas en condiciones de responder á sus propósitos de servir al tráfico cada vez mayor que existe en las provincias del norte.

De ahí el proyecto del honorable Senado que tiende á resolver uno de los problemas de esta cuestión de los ferrocarriles del estado, que tiende á salvar una situación inmediata, pero que de ninguna manera puede pretenderse que resuelva en conjunto el problema de la construcción y explotación de todas esas líneas, porque esa es cuestión que debe tratarse aparte.

Lo que haremos nosotros al sancionar esto, es en primer lugar, y desde luego, olvidarnos por completo de las diversas leyes que existen para la construcción de esos ferrocarriles y para la emisión de títulos que el Poder ejecutivo no ha usado; y en segundo lugar, venir á resolver de esta manera indirecta un problema en que viene empeñándose tanto el Congreso como el Poder ejecutivo desde hace dos años; pero desgraciadamente con un criterio tan diverso, cada vez que se presenta aqui el Poder ejecutivo, que en realidad de verdad el que no haga un estudio personal del asunto no alcanza á comprender jamás si estos gastos se van á hacer con la emisión de títulos, debentures, arrendando ó vendiendo ferrocarriles ó con las rentas generales de la nación.

Este es el estado de la cuestión.

Es una anarquía tan grande en las ideas directivas del Poder ejecutivo sobre la materia, que seguramente no se puede saber en qué momento tiene un pensamiento fijo.

Este proyecto fué sancionado por el Senado con la aquiescencia del Poder ejecutivo, con su intervención, abordándolo por completo, para resolver aquel problema que se presentaba con caracteres de angustia, circunstancia que no existe en los demás asuntos, para el cual pudo proveer el Poder ejecutivo en la ley de presupuesto general ó con cualquier otra ley especial.

Resulta, pues, que tratando de resolver ahora, este proyecto, la cámara se encuentra, como ha dicho el señor diputado por Buenos Aires, sorprendida de que aquello, que era un detalle de un asunto, venga á convertirse en el problema total de los ferrocarriles.

Yo, por mi parte, me encuentro en la situación de espíritu á que hacía referencia el señor diputado por Buenos Aires: yo no me alarmo por esas declaraciones del Poder ejecutivo; yo no me asusto con ellas!

La amenaza de la suspensión total de las obras públicas la tenemos desde hace mucho tiempo; y si bien es cierto que en algunas se ha cumplido porque realmente hay una paralización de ciertas obras, no es verdad que sea por falta de recursos, porque cada vez que el Poder ejecutivo ha venido al Congreso á decir que le hacen falta dos ó tres millones de pesos para la construcción de obras urgentes, para la terminación de líneas, para la compra de materialas, el Congreso siempre ha votado los fondos necesarios; pero el Congreso requiere que las cosas se presenten con estudio y preparación, que haya un plan en el cual pueda tener confianza. Mientras estas cosas no existen, hay dudas en el espíritu.

En cuanto á lo que se ha dicho del ferrocarril Central Norte, estoy de acuerdo con lo manifestado por el señor diputado por Buenos Aires y me inclino á votar un proyecto como el que ha venido del honorable Senado, que provee de los recursos para dotar á ese ferrocarril de todo el material necesario y de las vías en buen estado para que esté en condiciones de funcionar con seriedad y con buen resultado para el comercio.

Eso es lo que pienso que se debe hacer. El gasto de seis millones ó más, que importa eso, no es de inmediato cuidado. Se sabe que los materiales se

adquieren á plazos, que los pagos se hacen en cuotas, que pueden ser de uno ó dos millones de pesos anuales, y que por consiguiente, podrán repartirse en dos ó tres ejercicios del presupuesto. No veo por qué no se haría así.

Respecto de las otras, ya se tratará, cuando venga aquí el plan que se presente, para completar la ley general y aquellas leyes especiales, que afectan á los otros ferrocarriles para los cuales se votarán recursos especiales de títulos.

Sr. Guasch Leguizamón—Pido la palabra.

Por las mismas razones que han dado los señores diputados Mitre, Terán y Carbó, y á pesar de lo manifestado por el señor ministro de obras públicas, voy á votar en contra del despacho de la comisión de presupuesto, y en favor de lo sancionado por el Senado, porque lo considero el medio más eficaz é inteligente de impedir que se remedie la desastrosa situación del ferrocarril Central Norte, que no puede prolongarse, sin grave perjuicio para toda la región norte, ni un semestre más.

Si este proyecto, tan grandioso, de la comisión de presupuesto, fuera sancionado por la cámara, volvería al Senado, el cual seguramente insistiría en su primitiva sanción, con lo cual concluiría el período legislativo, quedando las cosas como antes.

Si la nación tiene los recursos suficientes como acaba de manifestar el señor ministro de obras públicas, y como ha manifestado el señor ministro de hacienda repetidas veces, quien nos ha dicho que hay 34.000.000 de excedente; si como dice el primero, necesita autorización y no fondos, dándole la autorización, le daremos al señor ministro todo cuanto necesita.

Voy á votar, pues, en contra del despacho de la comisión de presupuesto y á favor del proyecto venido en revisión del honorable Senado.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Desearía que el señor secretario leyera el proyecto sancionado por el Senado.

Sr. Secretario Ovando — Dice así:

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de 8.012.C85 pesos moneda nacional en la compra de locomotoras, vagones, maquinaria para los talleres de Tafí Viejo y renovación de vías del ferrocarril Central Norte.

Art. 2.° Esta suma se pagará de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 3.° Cuando se realicen operaciones financieras....»

Sr. Olmedo—Me basta con eso.

Se ve que son dos cosas distintas; y la cámara debe pronunciarse por uno de estos temperamentos: ó votar los fondos necesarios para el Central Norte ó votar los fondos necesarios para todas las obras públicas que amenazan suspenderse; ó votar por una operación de crédito; ó votar por que se saquen de los sobrantes de rentas generales, lo que la comisión de presupuesto dice que no se puede sacar.

Sr. Mitre—Yo le rogaría al señor diputado que acaba de hacer uso de la palabra, que se sirviera concretar qué es lo que el Poder ejecutivo necesita para terminar las líneas de ferrocarriles nacionales y dotar á las existentes de los materiales que necesitan y renovar sus vías.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Lo ha dicho el señor ministro y lo dice el proyecto.

El señor ministro al tratarse este proyecto, se anticipó á hacer declaraciones sobre política ferroviaria que yo no sé si compartiré cuando llegue la oportunidad de discutirlas.

Me doy cuenta de que en la cámara hay una divergencia profunda respecto de lo que ha de hacerse con el Andino, si ha de venderse, arrendarse ó conservarse bajo la administración del estado.

Me doy cuenta, también, de que hay diputados que piensan que es inconveniente hacer imputaciones de gastos á sobrantes de presupuesto, porque, en primer lugar, no son recursos á los que se debe apelar sino por excepción, y en segundo lugar no puede comprobarse que existen hasta que no esté cerrado el presupuesto.

Me doy cuenta, asimismo, de que hay otros diputados que repugnan toda operación de crédito, aunque sea la de *debentures* sobre los mismos ferrocarriles, porque quieren la enajenación ó el arrendamiento del Andino, y entonces no habría sobre qué hacer operación de crédito ni en forma de *debentures* ni en forma de préstamo hipotecario.

Pero como todas estas cuestiones no las podemos resolver en el momento, y como del despacho de la comisión no

resultan solucionadas, sino aplazadas, me parece que este es un campo neutral en que todos podemos entendernos: los que queremos que los recursos especiales para la habilitación del ferrocarril Central Norte se obtengan inmediatamente y los que queremos que no se suspendan las demás obras públicas.

Esta es mi contestación á la pregunta del señor diputado.

Ahora respecto al monto me parece que eso es secundario y no le importará al señor diputado que le conteste en sentido afirmativo ó negativo, á la cifra insinuada por el señor ministro. Yo no sé si bastan los 33 millones que el señor ministro calcula. No tengo un conocimiento tan exacto de las obras públicas en ejecución, como para decir qué cantidad de dinero es indispensable para concluirlas; y sería verdaderamente temerario que, sin este corocimiento, lo afirmara. Pero me parece que cuando el Poder ejecutivo pide 33 millones, ha de estar esta cifra más cerca de la verdad que otra que pudiéramos indicar.

Sr. Mitre—¿Quiere tener la bondad de leer el artículo 3º, señor secretario?

—Se lee:

«Cuando se realicen operaciones financieras para obtener dinero sobre la base de los ferrocarriles de propiedad de la nación, la suma expresada en el artículo 1º será reintegrada á la tesorería general, cargando su importe á la cuenta del capital del Central Norte».

Sr. Mitre—El despacho del Senado prevé esta emergencia y el artículo satisface toda exigencia en este sentido.

Por lo demás, el señor diputado no ha satisfecho mi pregunta; pero la encuentro satisfecha en una orden del día donde está el mensaje del Poder ejecutivo pidiendo los recursos para el cumplimiento de las obras de los ferrocarriles nacionales, la dotación de tren rodante al Central Norte y algunas obras del Argentino del Norte.

Según este estudio, para el Central Norte se necesitaba, con el objeto de comprar locomotoras y vagones y renovar vías, 6.193.000 pesos moneda nacional. Para el Argentino del Norte, para varias obras de ensanche 547.000 pesos moneda nacional, lo que hace un total de 6.740.000 pesos moneda nacional.

Sr. Ministro de obras públicas—En otra parte verá el señor diputado que están también las máquinas para los talleres de Tafí Viejo y llegará á un total de ocho millones.

Sr. Mitre—Iba á decirlo: presupuesto á ejecutar en 1908, 9.114.000 pesos moneda nacional. Aquí se dan 8.000.000 y con ellos y algo que preveía el presupuesto, tendrá el Poder ejecutivo todo lo necesario para atender los compromisos de 1908, que en su totalidad ascienden á 9.114.000 pesos como he dicho. Habrá una diferencia de un millón que podrá proveer el presupuesto.

Sr. Ministro de obras públicas—Está equivocado el señor diputado. Según los cálculos que están en el proyecto del Poder ejecutivo son veintiún millones, ni más ni menos, los que se necesitan para 1908. Yo no sé cómo puede leer el señor diputado esa cantidad.

Baste con saber esto: se han gastado siete millones que ha votado el Congreso y se debe cinco millones. No hemos invertido un centavo en equipos del ferrocarril; falta lo necesario para el pago de las construcciones en el resto del año. Por consiguiente no puede ser la suma que el señor diputado dice.

Sr. Mitre—El total de la suma pedida por el Poder ejecutivo en su mensaje en que propone la venta del ferrocarril Andino es de treinta y tres millones, en números redondos.

Sr. Ministro de obras públicas—Es exacto.

Sr. Mitre—El honorable Congreso votó en sus primeras sesiones cinco millones, de los cuales habrá hecho uso el Poder ejecutivo...

Sr. Ministro de obras públicas—Se han gastado. Votó dos más.

Sr. Mitre—Y dos más son siete. De manera que la suma originaria de treinta y tres millones queda reducida á veintiseis millones de pesos.

Sr. Ministro de obras públicas—Es exacto.

Sr. Mitre—De estos veintiséis millones hay que descontar como no urgentes ocho millones y medio de pesos en que se computan los gastos que hay que ejecutar en el año que viene, en 1909. Quedan solamente diez y ocho millones, y con el sólo arrendamiento del ferrocarril Andino, que se calcula dará diez millones de pesos oro, sobra para atender todas estas partidas y cualquiera otra imprevista que seguramente se producirá, como siempre.

Sr. Crouzeilles—En el caso de que se sancionara el arrendamiento.

Sr. Mitre — Naturalmente; en ese caso.

Entonces, estando pendiente el asunto, no me parece que la cámara pueda adoptar tan de improviso una solución como ésta, que no ha sido sometida á estudio de comisión y en apoyo de la cual hemos tenido que improvisar, realizando todo el esfuerzo posible para hacerlo con alguna exactitud, buscando los datos, procurándolos de una manera bastante laboriosa, en razón de que no ha habido tiempo de buscarlos con detención.

Sr. Hernández (S. Z.) — Pido la palabra.

Forzoso es, señor presidente, explicar la razón de las dificultades que se han presentado á los señores diputados durante la discusión de este asunto. Creo que se ha procedido con ligereza al resolver considerarlo sobre tablas debido sin duda á que la mayoría de la cámara no oyó la lectura del proyecto presentado, que creo que tampoco se hizo.

Sr. Presidente—Se hizo, señor diputado.

Sr. Hernández (S. Z.)—Entiendo que la lectura se hizo después de votada la moción de tratarlo sobre tablas.

Y que últimamente pidiera el señor diputado Mitre la lectura del artículo 3° del Senado viene, á mi juicio, á explicar el verdadero concepto de la sanción aconsejada por la comisión de presupuesto: ese artículo 3° establece que los fondos que, según el miembro informante del Senado, deben sacarse de los sobrantes de la renta, no son en realidad sino un anticipo á las operaciones de crédito que se harán después.

Y bien, señor presidente: eso es lo que ha hecho la comisión de presupuesto en este caso, y á mi juicio, es suficiente para esclarecer las dificultades y explicar los temores que tienen los señores diputados cuando piensan que por este proyecto se burla el propósito que tuvo en vista el honorable Senado.

Cuando se resolvió en el Senado proveer al ferrocarril Central Norte del tren rodante que necesitaba, no se resolvió en realidad más que una de las partes de que se componen las exigencias de los ferrocarriles, dejando sin proveer lo que á mi juicio importaba tanto si no más: la terminación de la construcción de esos mismos ferrocarriles.

La comisión de presupuesto que recibió esta sanción del Senado, á quien ya le venía insinuada la operación de crédito con que en definitiva se iban á atender los gastos, creyó que era lo mejor no sólo tomar en consideración el punto referente á la provisión de tren rodante sino á la realización de las otras obras que debían completar los ferrocarriles del estado.

¿En qué forma podía hacer la comisión de presupuesto la provisión de fondos para todos esos objetos? En esta que es elemental, señor presidente, cuando no hay recursos disponibles: recurrir al uso del crédito. Y la comisión no ha vacilado, porque, como ha dicho el señor miembro informante, presidente de la comisión de presupuesto, el señor ministro de hacienda ha asegurado que tenía todas las seguridades necesarias para garantir que esta operación será hecha inmediatamente y en las mejores condiciones, pues tiene ofrecimientos de dinero por esa cantidad y por mucho más.

Además, se presentaba la oportunidad de realizar esto que también era un anhelo de la comisión: echar las bases de la autonomía de los ferrocarriles, haciendo que cada uno de ellos cargue, en cuanto sea posible, con las obligaciones propias ó lo que es lo mismo, con los gastos que cada una de las líneas exigiere. Y entonces vino la idea del señor presidente de la comisión de recurrir á los *debentures* como medio de procurar recursos, y la operación financiera como medio de asegurarlos en todo caso.

Que no había motivo para que se alarmaran los que estuvieran interesados en estas obras, ante todo en que se dé al ferrocarril Central Norte las maquinarias y tren rodante, se desprende de la manifestación de que una vez que el Poder ejecutivo tenga la autorización que se proyecta para hacer esta operación financiera, no tendrá dificultad para anticipar los fondos necesarios.

Sr. Ministro de obras públicas Es claro.

Sr. Hernández (S. Z.)—Ahora, yo pregunto: explicada así la cuestión, cuál es la gravedad del asunto, cuál es la razón que se tiene para suponer que no se hará lo que se busca con el proyecto del Senado que es darle al ferrocarril los elementos que necesita?

Yo no la veo absolutamente, señor.

Creo que al autorizar el empréstito

no hacemos sino echar mano de un recurso corriente, perfectamente conocido, habilitado, y que acordada la autorización, el Poder ejecutivo, como lo dice, anticipará los fondos para hacer los gastos.

Esto es lo que yo he entendido al firmar este despacho y es lo que creo que surge de la información del proyecto, de las ideas manifestadas por los que lo apoyan; y por eso me afirmo en la creencia de que sólo la precipitación con que el asunto ha sido tratado ha podido traernos los inconvenientes que se han manifestado.

Nada más.

Sr. Meyer Pellegrini—Pido la palabra.

He escuchado, señor presidente, con sumo interés, la discusión promovida alrededor de este despacho, y sin ideas preconcebidas, he tratado de indagar de parte de cuáles de los señores diputados estaba la razón, y cuáles eran los consejos que debía seguir en el voto que debo dar sobre este proyecto.

Después de haber escuchado las razones que tan elocuentemente han expuesto todos los señores diputados, me he decidido á favor del proyecto y del despacho de la comisión de presupuesto.

Efectivamente, señor presidente, los argumentos que se hacen contra el despacho de la comisión de presupuesto, son de dos caracteres: uno se refiere al monto de la suma que se ha autorizado á gastar; otro se refiere á la forma cómo se ha de buscar estos recursos.

Los que sostienen que la suma votada por el Senado debe ser suficiente, consideran que lo más indispensable es dotar del material necesario á la línea del ferrocarril Central Norte, y que las demás obras ferrocarrileras, deben estudiarse con pausa y ser objeto de leyes especiales.

Desgraciadamente, ninguno de los que sostenían estas ideas ha expuesto las razones que indicaran que tal ó cual de las obras que se proyecta realizar no fuera conveniente, ó que habría ventaja en demorar la construcción de tal ó cual línea.

Entre los argumentos que se han hecho en favor de esta impugnación, se decía que había ciertas obras ya votadas y que tienen á su favor leyes especiales; pero la comisión de presupuesto ha replicado, y á mi modo de ver, esta réplica confunde el argumento, que dichas leyes especiales carecen de recursos para llevarlas á cabo y que por lo tanto es indispensable proverlas de recursos.

De manera que no concibo cómo pueda hacerse oposición á la idea de votar de una vez las sumas necesarias para hacer una realidad de todas estas leyes que la cámara ha aprobado con toda meditación y previo el estudio conveniente.

Pero alegan los otros: no es conveniente, en estos momentos, autorizar una emisión de títulos de la deuda pública, cuando, como decía el señor diputado por la Capital, estamos á fin de año, el mercado de Londres considera los últimos meses como de vacaciones en que no se trata de negocios serios, y en consecuencia, el resultado de esta autorización sería demorar por un tiempo, que no se puede prever, la realización del propósito que tiene la comisión y el Poder ejecutivo.

Por otro lado, se manifestaba que está á estudio de la cámara el despacho de la comisión de hacienda autorizando el arrendamiento del Andino y el proyecto del Poder ejecutivo autorizando la venta del mismo.

Considero que este argumento tampoco es bastante fundado como para imponer un voto contrario al despacho de la comisión.

En primer lugar, autorizando al Poder ejecutivo á hacer un empréstito, puede con toda calma iniciar las negociaciones respectivas. Yo no quiero investigar si existen ó no actualmente ofrecimientos de sumas determinadas, pero nos basta saber lo que han hecho todos los gobiernos, en casos análogos: mientras entablan las negociaciones para el empréstito, ó mientras esperan una oportunidad para lanzarse al mercado, hacen uso de los créditos en cuenta corriente, de los créditos rotativos que siempre tienen á su disposición en el país y fuera de él.

Se ha hecho el argumento de que votar este proyecto y la venta del ferrocarril Andino sería votar una plétora de autorizaciones al Poder ejecutivo para disponer del crédito.

Considero que el arrendamiento ó la venta del ferrocarril Andino, tiene como principal y fundamental propósito fijar definitivamente el rumbo que ha de seguir nuestro país, en materia de política ferrocarrilera; y llegada la ocasión, yo he de acompañar calurosamente al señor ministro de obras públicas en su proyecto de venta del ferrocarril Andino, por

razones que me reservo exponer en otro momento.

Pero, en materia de recursos, á mí me parecería un grave error de política económica y financiera, destinar dineros del presupuesto á obras públicas reproductivas, que según nociones elementales en materia económica y financiera, deben hacerse siempre con recursos que no recaigan sobre las generaciones presentes, tratando de que las cargas queden distribuídas sobre la mayor cantidad de años y de generaciones posibles. Hacer obras de esta naturaleza, construcción de líneas de ferrocarriles y dotarlas de los materiales necesarios con los recursos del presupuesto actual, sería, á mi modo de ver, contrariar los principios de una buena política económica y financiera.

Pero otra razón me induce á dar mi voto á favor del despacho de la comisión: la cámara, por resolución anterior, ha destinado todos los sobrantes del presupuesto para gastos determinados.

Por estas razones, y pidiendo disculpa por haber molestado á la cámara á esta hora tan avanzada, voy á dar mi voto á favor del despacho de la comisión.

Sr. Roca—Pido la palabra.

No deseo, señor presidente, dar mi voto en silencio en este asunto, dada la importancia bien merecida que ha ido paulatinamente asumiendo el debate, en razón de la forma misma en que él ha sido planteado, en razón de la absoluta ignorancia en que nos encontrábamos casi todos los miembros de esta cámara al iniciarse su discusión de los términos mismos del despacho de la comisión, á extremo de que, momento por momento, hemos ido de sorpresa en sorpresa, conociendo todo su alcance y todo su desenvolvimiento. Mi sorpresa no se refiere á esto solo, señor presidente, sino á este singular procedimiento de las iniciativas en materia de gobierno.

En otros tiempos, en cualquier tiempo de nuestra vida política, de nuestra vida de país independiente, la autorización para contratar un empréstito de 17 millones de pesos oro, hubiera sido el proceso largo, meditado de los acuerdos de gobierno, de las deliberaciones de las comisiones, de los debates del parlamento. Hoy nó, señor presidente. La idea de lanzar un empréstito de 17 millones de pesos es la inspiración feliz de una tertulia de comisión. Ella se impone en seguida al criterio que debemos suponer meditado y seguro del ministro de hacienda. Una iniciativa que en su comienzo importaba el desembolso de ocho millones de pesos oro, se convierte, por el simple trámite parlamentario, en un proyecto que importa el gasto de diez y siete millones de pesos oro.

No debe extrañar el señor diputado por la Capital, doctor Meyer Pellegrini, que el Senado no haya tenido en cuenta ningún voto anterior de la cámara para resolverse por un determinado procedimiento de imputación de los recursos necesarios para satisfacer las exigencias de esta ley, desde que el ministro de hacienda que ha debido, en primer término, ser el inspirador de la parte financiera de ese mismo proyecto de ley aceptado por la honorable cámara, no solamente en este asunto sino en ningún otro de los que por iniciativa del Poder ejecutivo ó del mismo Congreso se han sancionado y por los cuales se asignan las rentas generales, como medio de hacerlas efectivas, se ha presentado al Congreso diciendo: no señor; resérvense estas rentas generales que quizá la nación las necesite para más altos y más urgentes destinos. No tiene el Congreso por qué, entonces, tomar en cuenta el ulterior destino que por su propia resolución tuviera que darle á estas rentas generales, desde que el Poder ejecutivo, que tiene en sus manos el timón y á cuya iniciativa corresponde este proyecto, ha debido ser el primero que viniera desde las primeras sesiones de este Congreso que quizá pase á la historia, á semejanza de aquel «Parlamento largo», con el título de «Parlamento caro», ya que no ha habido día que no haya votado cuantiosas erogaciones de fondos, como vinieron, en otras épocas, Romero, Rosa, Pacheco y cien otros, á pedir á esta cámara, la mayor frugalidad en los gastos, reclamando el destino de esos excedentes de rentas generales que el país en su maravillosa riqueza produce anualmente, para reparar todas las imprevisiones de sus gobernantes.

Este proyecto que vamos á votar y que todavía no conozco, debe tener por ahí, según me parece, alguna cláusula relativa á debentures, procedimiento nuevo en nuestra legislación, procedimiento acaso usado por primera vez en ley alguna dictada por el Congreso argentino.

No me explico cómo va á hacerse efectivo el pensamiento de la mayoría de la comisión. Porque, en efecto, si se trata de la contratación de un emprés-

tito de 17 millones de pesos oro, es evidente que ese empréstito lo va á contratar el gobierno argentino á nombre propio; y ese empréstito contratado á nombre propio, dada la altura á que se encuentra el crédito de la nación, no necesita de garantía subsidiaria alguna para poder cotizarse al tipo que el mismo crédito de la nación exije, y lejos de eso, sería absolutamente imposible emitir 17 millones de pesos oro con la exigencia subsidiaria de una garantía real, tratándose de un crédito que ya no necesita de semejante garantía.

Ahora, los debentures, en nuestra situación, no se podrían contratar, porque la empresa de los ferrocarriles del estado, no tiene hoy una representación independiente, porque es una simple dependencia del Poder ejecutivo nacional, porque no tiene una autoridad representativa que vaya á la plaza de Londres á contratar un empréstito en forma de debentures, llevando todas las exigencias, todas las garantías y requisitos de forma y de fondo que exigen las leyes inglesas para la contratación de debentures, pues ni siquiera esos ferrocarriles,—y esta exigencia ha sido conocida y comprobada por los miembros de la comisión de que formo parte, al tratar un importante proyecto de administración de los ferrocarriles del estado,—pues ni siquiera, digo, tienen los títulos de las tierras cruzadas por sus líneas en la mayor parte de su recorrido, y es fácil presumir cuál sería la respuesta que darían los capitalistas ingleses á los que fueran á ofrecerles como garantía del préstamo que les solicitaran, tierras cuyos títulos de propiedad no tienen en sus manos.

Creo, por lo tanto, que esta forma puramente ilusoria, puramente platónica que aconseja la comisión de presupuesto, es una indicación evidente, de la precipitación con que ha sido formulado este despacho.

El derecho vendrá á su tiempo y vendrá como una gran solución, especialmente en lo que se refiere al desenvolvimiento orgánico de los ferrocarriles del estado. Pero eso cuando el Congreso haya sancionado una ley semejante ó concebida en algún propósito en términos parecidos á la muy bien pensada y fundada que ha presentado el señor diputado por la Capital, doctor Meyer Pellegrini.

Pero antes de eso no podemos hablar de *debentures* ni de leyes autorizando empréstitos sobre ferrocarriles del estado, porque á sabiendas empleamos términos que son una ficción y no van á traducirse nunca en una realidad.

Por estas razones, esbozadas de una manera improvisada, me veo en el caso de adherir á la juiciosa indicación de muchos diputados de que se vote el proyecto del Senado que viene á subsanar necesidades urgentes, sin complicar un asunto con graves y serios problemas que necesitan otras meditaciones que las que hoy puede acordar la cámara.

He dicho.

Sr. Pera (J. V.)—Pida la palabra.

Voy á decir simplemente dos para levantar algunas afirmaciones que podrían afectar á la comisión de presupuesto, de la que tengo el honor de formar parte.

La comisión ha estudiado este asunto sin precipitación; por el contrario le ha dedicado una preferente atención y ha procurado formular su despacho á la mayor brevedad posible, respondiendo de esta manera á las aspiraciones de los señores diputados por Tucumán y al mismo tiempo á las exigencias del ferrocarril Central Norte.

Es por estas razones que la comisión, después de haber consultado la opinión de los señores ministros de hacienda y de obras públicas, ha presentado su despacho en un término breve, que no importa en absoluto una precipitación que implique en ningún caso una falta de conocimiento del asunto, con el propósito de abarcar en todo su conjunto la solución del problema ferroviario, sino todo lo contrario; porque si algo pudiera repetirse con razón, serían las palabras con que empezó su impugnación al proyecto el señor diputado para decir hoy que nuestros ferrocarriles nacionales tienen desgracia; porque como decía muy bien el señor ministro de obras públicas, el principal defecto está en que se le den por pequeñas partidas sumas que no alcanzan para la reparación total, y por tanto insuficientes para solucionar de una vez por todas el problema ferroviario.

Ahora que se viene á pedir al Congreso la suma total necesaria para poner esos ferrocarriles en buenas condiciones, es precisamente cuando vienen estas oposiciones que en otras oportunidades entorpecieron el despacho del asunto, y por consiguiente, á demorar, á postergar y en alguna manera á complicar la solución definitiva del proble-

ma ferroviario, que es lo que ha tratado de resolver en conjunto la comisión de presupuesto.

Quería decir esto brevemente dada la altura del debate, y manifestar también, para concluir, que no tengo por qué referirme en ninguna forma á los procedimientos que el honorable Senado haya adoptado en el curso de esta tramitación, porque sus actos no están bajo el control de esta cámara.

Y en lo que toca á mí, personalmente, tengo la mayor satisfacción en decir que me ha sido muy grato poder constatar que el señor ministro de obras públicas desempeña su cartera con un acierto que en ningún caso puede presentarlo en condiciones desfavorables con relación á las de cualquiera de los otros ministros que lo precedieron en la misma.

Por todo esto voy á votar el proyecto de la comisión, porque creo que soluciona en conjunto el problema de los ferrocarriles del estado, separándonos de esta contínua tramitación de asuntos que no conducen en definitiva, sino á seguir con la desorganización del servicio y que impiden afrontar, de una vez por todas, su definitiva solución.

Nada más.

Sr. Costa—Pido la palabra.

Voy á votar por el despacho de la comisión de presupuesto, como votaré por que se destinen fondos para toda obra pública, y voy á aprovechar esta oportunidad para hacer notar que esto fija la situación del presupuesto.

Se nos ha dicho que el criterio financiero del Poder ejecutivo es que dentro del presupuesto puedan hacerse todas las obras públicas, pues aun queda un sobrante que podría aplicarse á la ejecución de obras públicas.

El voto que daremos ahora fija la situación; porque si autorizamos un empréstito en este momento, es porque ese sobrante no existe.

Quería simplemente hacer constar esto, que puede ser interesante para el caso ocurrente.

Voy á votar por el despacho de la comisión.

Sr. Presidente—Se va á votar en general del despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa de 41 votos.

—En discusión el artículo 1°.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

El artículo tal como está redactado es una autorización en blanco al Poder ejecutivo, para negociar estos debentures. Debe ponerse un límite de precio.

Sr. Padilla — ¿Cuál propondría el señor diputado?

Sr. Mitre — Propondría el mismo que he puesto en el proyecto del Andino: 92 para títulos de 5 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización.

Sr. Padilla—No se ha puesto límite para dar mayores facilidades á la negociación.

Sr. Luro—Yo creo que es un peligro establecer el precio en las leyes autoritativas de empréstitos.

Sr. Mitre—Yo no pido que se establezca un precio, sino un límite.

Sr. Luro—Lo que el señor diputado llama límite, queda fijado como precio por el Congreso

Sr. Mitre—Eso no es lógico. Desde el momento que se fija el límite, queda habilitado el Poder ejecutivo para negociar los debentures á mayor precio. En cambio, darle al Poder ejecutivo la autorización sin limitación alguna, es darle una autorización en blanco, para hacer una operación financiera que pudiera ser perjudicial. Desde el momento que el Poder ejecutivo puede tener la oportunidad de colocar 10 millones al 92, no sé por qué no se le ha de fijar ese límite.

Sr. Padilla—Quiere decir que aprovechará esa oportunidad el Poder ejecutivo para negociarlos á 92.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Para oponerme á la sanción de este artículo, no en cuanto se autoriza al Poder ejecutivo á contraer un empréstito, sino porque se quiere llevar esta cuestión á los mercados monetarios del mundo con una garantía que vá á ofrecer el gobierno argentino para obtener dinero prestado. Esto y echar por tierra nuestro crédito, es todo uno.

Los debentures se comprenden perfectamente bien, cuando se desliga el estado en absoluto de toda responsabilidad, y queda entonces el ferrocarril como única y exclusiva garantía; pero agregar además la garantía del gobierno argentino, para obtener dinero, es echar por tierra lo que tan trabajosamente se ha conseguido hasta ahora: cimentar nuestro crédito en condiciones verdaderamente envidiables.

La cámara debe reflexionar lo que va á hacer, porque esto importa establecer que nosotros mismos creemos que necesitamos dar prenda para obtener dinero.

Sr. Hernández (S. Z.)—Absolutamente, señor diputado.

Sr. Ortiz de Rozas — Ese es el sentido del artículo.

Sr. Hernández (S. Z.)—El señor diputado por Buenos Aires no ha tenido en cuenta la especialidad del caso que ha hecho notar el señor diputado Roca. Para la emisión de debentures es fuera de duda que se necesitan los títulos correspondientes de propiedad de los terrenos; y como no se tienen en totalidad, es necesario completar el título con la responsabilidad supletoria de la nación. Esta es la única razón de la garantía real y sólo para los debentures.

Sr. Ortiz de Rozas—Pero ¿qué necesidad tiene el gobierno argentino, para contratar un empréstito de tres millones y medio de libras, de ofrecer prenda de ninguna clase, cuando tiene un crédito abierto por cuatro millones de libras?

Sr. Hernández (S. Z.)—La garantía no es para el empréstito.

Sr. Ortiz de Rozas—¿Por qué hacer una operación que nos deprime?

Sr. Crouzeilles—Se trata de una operación de crédito real.

Sr. Padilla—Pero el señor diputado ha despachado un proyecto que autoriza la emisión de *debentures*.

Sr. Ortiz de Rozas—Está equivocado el señor diputado. Lo que se hace es conceder en arrendamiento el ferrocarril Andino á una empresa particular, autorizándola á obtener el dinero; pero no es el gobierno argentino el que va á ir al mercado de Londres á pedir un préstamo hipotecario.

Sr. Hernández (S. Z.)—Aquí no está establecido eso. Que se lea el artículo.

—El señor secretario lee:

«Autorízase al Poder ejecutivo para contratar directamente ó por licitación pública el equipo de los ferrocarriles que actualmente construye ó tiene proyectados la nación, así como la renovación de tren rodante y renovación de las líneas existentes de propiedad nacional y al pago de las obras hechas y á hacerse en los ferrocarriles siguientes: Jujuy á la Quiaca; Serrezuela á San Juan; Chumbicha á Rioja, Andalgalá y Tinogasta; San Cristobal á Santa Fe y estación central de Santa Fe; Deán Funes á Laguna Paiba; Zuviría á Guachipas; La Toma á Dolores; Ledesma á Embarcación; Cejas á Antilla; el Bracho á Leales; Rosario de Lerma á Rio Blanco; y Bandera al Chaco. A este efecto el Poder ejecutivo hará una emisión hasta la suma de 17.000.000 de pesos oro ó su equivalente en libras, francos ó marcos, en obligaciones hipotecarias ó debentures de ferrocarriles nacionales hasta el cinco por ciento de interés anual y uno por ciento de amortización acumulativa por compra ó sorteo, y que serán negociados por los contratistas de acuerdo con el Poder ejecutivo».

Sr. Hernández (S. Z.)—No se ha tenido en cuenta al redactar el artículo que la nación tuviera que ofrecer garantía de ningún género para la operación de crédito, por las razones que ha expuesto elocuentemente el señor diputado por Buenos Aires. El país no necesita ofrecer garantías reales porque su crédito está perfectamente saneado.

Otra cosa son los *debentures*.

Sr. Olmedo—Hago indicación para que en vez de decir que el Poder ejecutivo «hará una emisión». se ponga: «podrá hacer una emisión».

Sr. Meyer Pellegrini—Si he entendido bien, el artículo dice obligaciones hipotecarias ó debentures.

No hay redundancia en estos términos.

La obligación hipotecaria es lo que existe actualmente en nuestra legislación, mientras que el debenture es precisamente lo que se trataba de introducir por mi proyecto.

La obligación hipotecaria que autoriza nuestro Código de comercio es la simple obligación emitida al portador con una garantía especial sobre un bien inmueble, pero que está limitada á ese bien inmueble; mientras que el debenture, como lo dijo muy bien el señor presidente de la comisión de presupuesto, es una obligación que afecta en garantía todo el patrimonio, sea mueble ó inmueble, de la compañía emisora.

Por eso es perfectamente posible que no pudiendo emitir debentures, se emitan obligaciones hipotecarias lo que está dentro del régimen normal de nuestra legislación; y por eso es que yo entiendo que la comisión no se ha equivocado, porque el admitir la emisión de obligaciones hipotecarias á la par de debentures no significa una redundancia, puesto que se trata de dos formas distintas de hacer uso del crédito.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

Pido á la comisión que modifique la forma en que propone el artículo, diciendo «el Poder ejecutivo podrá emitir» que la forma no sea imperativa, porque no me parece conveniente: que sea autoritativa.

Sr. Presidente—¿Acepta la comisión el cambio propuesto?

Sr. Padilla—Sí, señor.

Sr. Presidente—Se votará con esta modificación.

—Se aprueba el artículo en esa forma.

—En discusión el artículo 2°.

Sr. Luro—¿Quiere repetir el señor secretario la parte en que habla de los ferrocarriles que quedan afectados en esta operación?

Sr. Secretario Ovando—«Quedan especialmente afectados al servicio de los bonos los ferrocarriles Andino, Argentino del Norte y los en construcción ó á construirse, lo mismo que el producido líquido correspondiente».

Sr. Luro—Pido la palabra.

Por la redacción de este artículo, en un solo renglón se destruye todo el pensamiento del Poder ejecutivo, y tal vez del Congreso, sobre una cuestión sometida á su deliberación.

El Poder ejecutivo remitió al honorable Congreso un proyecto basado en la venta del ferrocarril Andino. El señor diputado por la Capital, ingeniero Mitre, presentó á su vez un proyecto de arrendamiento de la misma línea. La comisión de hacienda consagró á esta importante materia un largo estudio, y fué objeto de repetidas deliberaciones con las empresas, etc., y ha llegado á formular un despacho que, á su juicio, resuelve en una forma ventajosísima para el estado el objetivo principal del Poder ejecutivo, que era obtener recursos con esta línea.

Y bien: si se vota este artículo por el cual queda afectado el ferrocarril Andino, yo pregunto cuál va á ser la materia del arrendamiento.

Desde luego, hago indicación de que se excluya el Andino, para dejarnos en libertad de resolver.

Sr. Ministro de obras públicas Yo entendía que al redactar el artículo de la comisión no se había incorporado el Andino. Debe quedar excluído.

El artículo se refiere simplemente á los demás ferrocarriles: los servicios serán atendidos con sus productos sin quedar las líneas afectadas.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

La comisión no tiene inconveniente en aceptar esta indicación.

Sr. Vivanco—Voy á pedir que se vote como está, porque precisamente por este artículo he votado el proyecto de la comisión; y he de votar en contra de la venta ó del arrendamiento del Andino.

Sr. Crouzeilles—Que se vote.

Sr. Olmedo—Pido que se lea nuevamente el artículo, porque me parece que se impone una modificación.

—Se lee nuevamente.

Sr. Olmedo — Encuentro inconvenientes dos cosas en ese artículo: que los bonos sean externos, y que sean negociados de acuerdo con los contratistas.

Una de dos: son los contratistas los que negocian los *debentures* ó bonos hipotecarios, ó es el gobierno el que coloca las propias operaciones de su crédito.

En una parte está bien la intervención de los contratistas; en la otra, es inusitada: los contratistas no tienen por qué intervenir en la colocación de títulos de crédito del gobierno, y mucho menos cuando son externos.

No puede admitirse que el crédito de la nación necesite otros intermediarios que sus poderes públicos.

Sr. Padilla—No existe el peligro que teme el señor diputado.

Dentro del mecanismo de esta ley, se busca la forma de hacer la colocación y nada más. Pero no es que el gobierno necesite de intermediarios para hacer la operación, porque es el Poder ejecutivo quien va á hacerla.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Me parece que no es despreciable la objeción.

Ya se ve cómo efectivamente vamos de sorpresa en sorpresa á medida que se ven los detalles de este asunto. Voy pues, á hacer una moción de orden: que se levante la sesión.

—Apoyado.

Sr. del Barco—Eso sí que es una verdadera sorpresa y voy á votar en contra.

Sr. Carbó— No es sorpresa, señor diputado, porque lo hago en presencia de todos.

Sr. Padilla—El despacho no se ha hecho ocultamente.

Podrá hacer la moción el señor diputado; pero no tiene el derecho de decir que hay sorpresa, porque nadie ha ocultado nada.

Sr. Carbó—Vamos de sorpresa en sorpresa, he dicho, y lo sostengo: porque ese despacho no ha sido leído en forma que pudiéramos todos darnos cuenta de sus detalles, y porque por más que la comisión, como lo reconozco, le haya prestado la debida atención, no ha estado á estudio de la cámara.

Sr. Padilla—De lo cual no tiene la culpa la comisión.

Sr. Carbó — Yo no echo la culpa al señor diputado. La cámara resolvió tratarlo y hemos acatado su resolución puesto que estamos aquí.

Sr. Castañeda Vega—Por consiguiente, el cargo será á la cámara y no á la comisión.

Sr. Presidente—Se va á votar si se levanta la sesión.

—Resulta negativa.

Sr. Presidente—Continúa la discusión.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Se ha dicho, señor presidente, que el proyecto de arrendamiento del Andino, consignaba una cláusula por la cual se empeñaba el crédito del estado, al hacer la contratación de estos *debentures*, que el proyecto autoriza.

La autorización para emitir *debentures* consignada en el proyecto original de arrendamiento del Andino y en el despacho de la comisión de hacienda, es conferida al arrendatario, al supuesto arrendatario, y el artículo dice textualmente: «El arrendatario hará una emisión de obligaciones hipotecarias ó *debentures* del ferrocarril Andino, de 5 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización acumulativa». Y agrega: «La emisión se hará á un precio no menor de 95 por ciento». Por su parte, la comisión de hacienda ha despachado este artículo en los siguientes términos: «El arrendatario hará una emisión de obligaciones hipotecarias ó *debentures* del ferrocarril Andino, á un interés no mayor de 5 por ciento» (fija un máximun de interés) «y 1 por ciento de amortización acumulativa.» Y agrega: «La emisión se hará á un precio no menor de 95 por ciento *líquido*».

Yo creo, señor presidente, que esta limitación es indispensable ponerla en la autorización de un empréstito, más cuando se trata de autorizar el uso liso y llano del crédito del estado que cuando se trata de autorizar la emisión de *debentures*.

Una autorización de este género, sería la primera vez que se habría dictado, si mi memoria no me es infiel, si se sancionara con la latitud que está contenida en el artículo del despacho de la comisión.

En Suiza, que es un país de instituciones democráticas modelo, no se sanciona ningún proyecto de gastos sin ser sometido previamente á plebiscito. De ahí á la autorización amplia que contiene este proyecto, hay un inmenso camino.

Yo no pido tanto; pido que se siga la práctica que se ha seguido siempre, al consignar en toda autorización de empréstito un precio mínimo para la colocación de los títulos.

Deseo hacer constar que esta es mi opinión, á pesar de no haberse tomado en cuenta, porque estoy seguro de estar en lo razonable y en lo justo.

He dicho.

Sr. Presidente — Habiendo pedido un señor diputado que se vote por partes el despacho de la comisión....

Sr. Vivanco—Acepto la indicación del señor diputado Mitre.

Sr. Olmedo—Pido que se vote por partes, porque insisto en la conveniencia de eliminar de la autorización contenida en el artículo 2° la intervención de los contratistas y la exteriorización del empréstito. De modo que es necesario votar por partes, para votar en contra de esa parte, salvando mi opinión.

Sr. Presidente—Se han retirado cinco diputados, dejando á la cámara sin *quorum*. Pasaremos á cuarto intermedio.

—Así se hace, á las 7 y 50 p. m.

SEPTIEMBRE 22 DE 1908

45ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 24ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DE LOS DRES. ELISEO CANTÓN Y MIGUEL M. PADILLA

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Barraza, Bejarano, Bréard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Escobar, Ferrer, Frías, Galigniana Segura, García (L.), García Vieyra, Garrido, Gigena, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Lacasa, López, López Mañán, Martínez, Méndez Casariego, Mitre, Montenegro, Moyano (R.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (I.), Orzábal, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Van Gelderen, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Argerich, Carbó, Crespo, García (A.), Goenaga, Gonnet, Guido Lavalle, Iriondo, Meyer Pellegrini, Ortiz (A.), Ortiz de Rozas, Paz, Peña, Terrosa, Vega, Zabala.. —**Sin aviso:** Campos, Carlés (C.), Drago, Fernández, Fonrouge, Freyre, Ibáñez, Luro, Maza, Molina, Moyano (V.), Mugica, Varela.

SUMARIO N.º 45

1

Comunicaciones del Senado.

2

Despacho de las comisiones.

3

Diversas **peticiones particulares.**

4

Proyecto de ley, por el señor diputado Ezequiel de la Serna, acordando **pensión á la** señorita Antonia del Valle de Jonte.

5

Proyecto de ley, por el señor diputado G. del Barco, acordando **pensión** á la señorita Lucrecia C. del Campillo.

6

Proyecto de ley, por el señor diputado Julián Barraquero y otros, declarando obligatorio el uso de un nuevo sistema de aparatos de seguridad para el **control de líquidos espirituosos.**

7

Proyecto de ley, por el señor diputado C. L. Pera, estableciendo una sobretasa ó impuesto de un centavo sobre el precio de las tarifas correspondientes á los boletos de pasaje, exceso de equipaje, etc., destinado á la **redención de ferrocarriles.**

8

Termina la consideración del despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley en revisión, relativo á la **renovación del material de los ferrocarriles del estado.**

9

Mociones de preferencia: *a*) construcción de una **línea telegráfica** en el territorio de La Pampa; *b*) presentación de trabajos en el **Congreso latino-americano**; *c*) gastos ocasionados por el estudio de la reforma de la **ley de aduana y tarifa de avalúos.**

10

Aprobación del proyecto de ley presentado por el señor Antonio F. Piñero, relativo á **expediciones antárticas**.

11

Aprobación de un proyecto de ley en revisión relativo á **obras de salubridad en Tucumán.**

12

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley relativo á la construcción de un edificio para **museo y academia nacional de bellas artes**.

13

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley acordando **pensión á** la señora Amelia Portela de Montes de Oca.

14

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley aumentando la **pensión** que disfruta la señora Encarnación C. de Pardo.

15

Consideración del despacho de la comisión de legislación en el proyecto de ley en revisión, creando la **administración general de los ferrocarriles del estado.**

—En Buenos Aires, á 22 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión, con asistencia del señor ministro de obras públicas, don Ezequiel Ramos Mexía, á las 4 y 10 p. m.

1

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley autorizando á los señores Otto Franke y compañía á construir y explotar un ferrocarril en el distrito de la Capital federal.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley referente á la prolongación de las líneas férreas autorizadas por las leyes número 5540 y 5566: una hasta el pueblo Anchorena y su prolongación hasta el Río Salado, y otra hasta las inmediaciones del Río Atuel.(*A la comisión de obras públicas*).

2

DESPACHO DE LAS COMISIONES

OBRAS PÚBLICAS:

—Proyecto de ley del Poder ejecutivo ampliando en 30.000 pesos la suma autorizada por la ley 4301 para la construcción de un puente sobre el Río La Paz (Córdoba)

—Solicitud del señor Carlos Vega Belgrano sobre construcción de una línea de tranvías rurales en las inmediaciones de la Capital.

PETICIONES:

—Proyectos de ley acordando pensión á las siguientes personas: viuda del ex-diputado don Bernabé Láinez, Elena Arteaga de Domínguez, Albeana R. Montes, Dionisia García de Molina, Felisa Wrigh de Silva, Angela Riera de Hudson, Sarela Plaza de Guerra, María San Martín de Córdoba, María I. Uriarte, María S de Sifredi, Aurora Barrera, Juana Contreras de Ortíz, Andrea M. Torres, Ramona Caraza de Chiclana Angélica y Celina Caraballo, María Villarroel, Evangelina Navarro Ocampo, Victoria A. de Villegas, Ubalda C. de Poledo, Jacoba Ugalde, Cecilia Schóo de Aráoz, Isabel Vidal, Estela Gómez de Sáenz, María B. de Acosta Ahumada, Dominga D. de Perón, Ana, Justina y Apolinaria Gil Reynoso, Rita Córdoba de Córdoba, Eloisa Pereyra de Guzmán.

3

PETICIONES PARTICULARES

—Vecinos del valle Guandacol y Vinchina (Rioja) solicitan la construcción de una línea férrea que partiendo de la estación Patquia termine en el departamento General Belgrano.—(*A la comisión de obras públicas*).

—La liga de defensa comercial solicita la sanción del proyecto de ley reglamentario del comercio de vinos presentado por el señor diputado J. Barraquero, sin la modificación propuesta por la comisión de agricultura.—(*A sus antecedentes*).

—Pedro Gartland solicita pronto despacho de la solicitud sobre exoneración de la garantía del contrato celebrado por el Poder ejecutivo con su señor padre, sobre puerto comercial en Bahía Blanca.—(*A sus antecedentes*).

—Guillermo Stock y Carlos Pearson Horme solicitan suscripción á su obra titulada «La estancia argentina en el centenario».—(*A la comisión de instrucción pública*).

—El club de tiro, de gimnasia y esgrima de

Tucumán solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—El Yacht-club de Buenos Aires (Río Santiago) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La congregación hijas de María y de Santa Filomena, de la Capital, solicitan un subsidio. (*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad apostolado de la oración solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: Peregrina C. de Duval, Bertha C. de Soldani, Plácida F. de Gorostiaga, María del Valle de Eastman, Magdalena T. de García, Pascuala Ruperta García Osorio, Luisa Antonia Migoya, María M. Sánchez de Ledesma, Leonor y Etelvina Villanueva, Asunción D. de Leguizamón.—(*A la comisión de peticiones*).

4

PENSIÓN

SEÑORITA ANTONIA DEL VALLE Y JONTE

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Acuérdase la pensión mensual de doscientos pesos moneda nacional á la señorita Antonia del Valle y Jonte, nieta del doctor Juan Antonio Alvarez Jonte, auditor de guerra de los ejércitos de la Independencia.

Art. 2°. Mientras este gasto no se incluya en la ley de presupuesto se hará de rentas gerales con imputación á la presente ley.

Art. 3°. Comuníquese, etc.

Esequiel de la Serna.

Sr. de la Serna—Señor presidente: El doctor Juan Antonio Alvarez Jonte fué uno de los mejores servidores de la independencia argentina.

En 1810 empezó su carrera pública siendo enviado á Chile por la junta de Mayo á fomentar la revolución del otro lado de los Andes, donde desempeñó con éxito su cometido.

De regreso al país continuó prestando sus servicios como hombre de gobierno, habiendo sido elegido miembro del ejecutivo en el segundo triunvirato. Siguió sirviendo en Buenos Aires hasta que fué nombrado auditor de guerra del ejército del norte con el general San Martín.

Cuando este general organizó el ejército de los Andes, fué designado Alvarez Jonte como auditor de guerra pasando con este ejército á Chile, encontrándose en todas las campañas y acciones de guerra con San Martín, al lado del cual continuó prestando sus servicios hasta su muerte en el Perú, en 1821, ocurrida cuando se encontraba en servicio activo, por lo que se le decretaron los honores que correspondían á su elevada jerarquía.

El puesto de auditor de guerra es equiparado al de general, por lo que se ve cuán poco es lo que se asigna como pensión en el proyecto á la nieta de un prócer de la Independencia, cuyos servicios son mencionados con honor por el general Mitre en sus historias de Belgrano y San Martín.

Hasta ahora nada tiene la pensionada que es anciana y sin recursos, y está perdiendo la vista día á día.

Son estas las razones que informan el proyecto que tengo el honor de presentar y que espero sea sancionado por la honorable cámara.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

5

PENSIÓN

SEÑORITA LUCRECIA C. DEL CAMPILLO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Acuérdase la pensión mensual de doscientos cincuenta pesos moneda nacional á la señorita Lucrecia Centeno del Campillo, nieta del doctor Juan del Campillo.

Art. 2.° Mientras este gasto no se incluya en el presupuesto general de la nación, se abonará de rentas generales imputándose á la presente ley.

Art. 3°. Comuníquese, etc.

G. del Barco.

Septiembre 22 de 1908.

Sr. del Barco — Señor presidente: Creo que las pensiones deben adjudicarse á los descendientes de personas que hayan prestado positivos servicios al país, comprometiendo su gratitud.

La pensión que solicito se encuentra en esas condiciones por cuanto la figura del doctor don Juan del Campillo

fué culminante, y sus servicios importantísimos.

Fué miembro distinguido de la convención de Santa Fé, que nos dió la Constitución actual; ministro de hacienda y de instrucción pública del general Urquiza, durante la confederación; ministro plenipotenciario ante la Santa Sede y Londres en la misma época, desempeñando todos estos cargos con gran ilustración y patriotismo.

Hombre de ciencia y de letras, ilustró las más árduas cuestiones que se presentaron al comienzo de nuestra organización, y su memoria es recordada constantemente por los estudiosos que consultan los acontecimientos de aquella época.

La señorita de Centeno y del Campillo es la única descendiente soltera de este ilustre estadista, que se encuentra en situación precaria y sería un acto de justicia que se haría á su memoria, acordándole la pensión que solicita.

—**Pasa** el proyecto á la comisión de peticiones.

6

CONTROL DE ALCOHOLES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Declárase obligatorio en el territorio de la república, el uso del sistema de aparatos de control, patentado bajo el título de «Nuevo sistema de aparatos de seguridad para el control de líquidos espirituosos», de propiedad de los señores L. González Victorica y compañía, en las destilerías de alcohol, tanto industrial como vínico, en las licorerías y en todas las demás fábricas y establecimientos de producción é inversión de líquidos espirituosos que sufragan impuesto fiscal.

Art. 2°. El Poder ejecutivo procederá á contratar con los propietarios del nuevo sistema la cesión de su patente en la república, debiendo fijarse su precio por árbitros, nombrado uno por cada parte, después de seis meses de promulgada la presente ley.

Art. 3°. Independientemente del precio que fijen los árbitros para la adquisición de la patente se consignará en la ley de presupuesto que se sancione para el año 1909, una partida para los inventores, á objeto de resarcirlos de los gastos hechos con ocasión del invento y como prima por los beneficios públicos que este reporta al erario.

Art. 4°. El Poder ejecutivo deberá adoptar las medidas necesarias para la implantación inmediata del nuevo sistema de control. á fin de que el 31 de diciembre de 1909, las fábricas y establecimientos que comprende el artículo 1°, se hallen funcionando bajo el nuevo régimen fiscal.

Art. 5°. El Poder ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 6°. Los gastos que demande el cumplimiento de esta ley serán imputados á la misma.

Art. 7°. Comuníquese, etc.

J. Barraquero. — Ramón Moyano.—V. Ortega.—Aureliano Gigena —M. Van Gelderen.—Pedro O. Luro.— Santiago Pinasco.—A. C. Escobar.—M. Orzábal.—M. Hernández.

Sr. Barraquero—Señor presidente: La cámara no podrá extrañar que tratándose de un asunto como este, que se relaciona con el aumento de la renta pública, evitando su defraudación en muchos millones de pesos sea presentado al terminar el período de sesiones ordinarias.

Los diputados que subscribimos este proyecto hemos creído que su importancia y su urgencia hacían oportuna su presentación en todo momento.

Abrigando tanto el Poder ejecutivo como el Congreso la convicción absoluta de que existe una enorme defraudación en la renta de los alcoholes, debido á las deficiencias del sistema de control vigente, no sería explicable la demora en adaptar el inventado por los señores González Victorica y compañía, después de las experiencias y opiniones técnicas que comprueban su bondad.

Las experimentaciones realizadas por la comisión técnica nombrada por el Poder ejecutivo, han comprobado de un modo evidente que se trata de un sistema de control que aventaja á todos los conocidos hasta hoy en el mundo.

Los gobiernos de Francia, Alemania é Inglaterra, que desde hace siglos vienen preocupándose de la defraudación en la renta de los alcoholes, han ofrecido hace poco tiempo premios y recompensas pecuniarias á los inventores del sistema de control más perfeccionado.

Sería pues, no sólo un gran beneficio para nuestro país la aplicación del invento de los señores González Victorica y Cía, sino un gran honor si fuera adoptado en aquellas cultas y poderosas naciones.

Los inventores no pretenden que la nación adquiera el invento pagando desde ya un precio determinado. Como tienen fe absoluta en su eficacia, desean que al sistema se le ensaye seis meses por lo menos y que recién después de comprobada su bondad, un tribunal arbitral fije el precio que la nación deba abonar.

Aunque muchos señores diputados conocen los antecedentes de este asunto, creo oportuno recordarlos al fundar este proyecto.

El laborioso y digno jefe de la oficina de control de alcoholes, ingeniero Eduardo Martínez, conociendo por sus observaciones diarias, en el delicado desempeño de sus funciones, la enorme defraudación de la renta pública por la deficiencia del sistema actual de control, comenzó desde hace varios años á estudiar los procedimientos adecuados para mejorarlo.

Después de largos estudios y pacientes experimentos, en compañía de su socio el señor González Victorica, encontró la solución del difícil problema con el invento que sometieron á la consideración del gobierno de la nación.

Aunque el Congreso votó en el presupuesto del año pasado una partida para el ensayo del invento, ella resultó insuficiente y los señores Gonzátez Victorica y Cía. se vieron en la necesidad de afrontar todos los gastos para completar la experimentación.

Después que la comisión técnica comprobó la eficacia del nuevo sistema de control y que ésta fué confirmada por el informe del jefe de los impuestos internos, el señor procurador del tesoro dictaminó que antes de ponerlo en vigencia se requería una ley del Congreso.

De acuerdo con este dictamen el señor ministro de hacienda resolvió que se publicasen todos los antecedentes en el Boletín oficial á fin de que los fabricantes de alcoholes pudieran hacer las observaciones que creyeran convenientes.

Hecha la publicación, el Poder ejecutivo expidió un decreto ordenando que oportunamente se remitieran los antecedentes al honorable Congreso. Después de varias conferencias entre el señor ministro de hacienda y los señores González Victorica y Cía. para determinar la forma y condiciones en que la nación adquiriría el invento, convinieron en que aquéllos presentarían las bases, siendo la esencial que el precio sería fijado por árbitros después de seis meses de experimentación.

El señor ministro en vez de remitir los antecedentes al honorable Congreso, creyó conveniente oir la opinión del señor jefe de impuestos internos respecto de la suma que los señores González Victorica y Cía. pedían como premio y como indemnización de los gastos hechos; y á su vez el señor jefe de impuestos internos ha creído oportuno pedir dictamen á la comisión técnica que dictaminó sobre la eficacia del invento.

Fué en estas circunstancias que los señores González Victorica y Cía. ocurrieron á esta cámara y que propuse la minuta al Poder ejecutivo que fué sancionada sobre tablas.

Como representante de la provincia donde la viticultura ha alcanzado mayor desarrollo, he dado á este asunto toda la importancia que él merece.

El alcohol clandestino y barato, como inmediata consecuencia de la defraudación del impuesto fiscal, es el más formidable enemigo de la vinicultura nacional. Serán inútiles todas las leyes contra la falsificación de vinos, mientras en el comercio se vendan alcoholes por menor precio que el del impuesto fiscal.

Lo comisión especial encargada por el Poder ejecutivo de estudiar el asunto de los alcoholes y que fué presidida por el laborioso Senador por Entre Ríos doctor Maciá, sostuvo en su informe publicado en 1903 que, según sus observaciones, la defraudación alcanzaba á pesos 15.000.000.

No es pues extraño, señores diputados, y es muy presumible que los afortunados con esos millones defraudados al fisco, ejerzan poderosas aunque invisibles influencias para estorbar y demorar la inmediata aplicación de un sistema de control que les desbarata tan lucrativo negocio. Pero los que suscribimos este proyecto tenemos plena fe en la acción patriótica del Congreso y en la moralidad administrativa, y esperamos que será sancionado sin dilaciones y aplicado el nuevo sistema de control sin favoritismos ni contemplaciones.

Pedimos el apoyo reglamentario para que pase á la comisión de presupuesto y esperamos que se le dé la preferencia que merece, dado su alto interés público.

—Apoyado, pasa el proyecto á la comisión de presupuesto.

7

REDENCIÓN DE FERROCARRILES

IMPUESTO DE UN CENTAVO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Desde la promulgación de la presente se cobrará una sobretasa ó impuesto adicional de un centavo por peso ó fracción de peso moneda nacional sobre el precio de la tarifa correspondiente á cada boleto de pasajero, exceso de equipaje, encomiendas, cartas de porte por carga, y en general, á cualquier factura ó recibo que por lo dicho ó en concepto de telegramas, avisos, arrendamientos, trenes extraordinarios, etc., etc., forme parte de la entrada bruta que perciben las empresas de ferrocarriles establecidas ó que en adelante se establezcan en la república.

Art. 2º Toda empresa ferrocarrilera practicará trimestralmente una liquidación del producido, que según las constancias de sus libros, haya debido resultar ó resultado del cobro de este impuesto.

Art. 3º La operación á que se refiere el artículo anterior será intervenida por los agentes de fiscalización, que nombre el gobierno, de conformidad con el artículo 542 del código de comercio.

Art. 4º La suma que resultare de la liquidación será destinada total y exclusivamente á la compra de títulos y acciones de cada empresa respectiva.

Art. 5º La compra de dichos títulos ó acciones se verificará al precio de su cotización corriente en plaza, por licitación, ó en la forma que resulte más conveniente, á juicio del gobierno en cada caso.

Art. 6º La renta ó el dividendo que produzcan los títulos ó acciones que se adquieran en cumplimiento de esta ley, será á su vez invertido total y exclusivamente en la compra de acciones ó de títulos correspondientes á las empresas que lo paguen.

Art. 7º El balance de lo recaudado, así como la cuenta de su inversión, se publicará trimestralmente en el «Boletín Oficial» y por carteles que se fijarán en todas las estaciones de los ferrocarriles del país.

Art. 8º Las empresas son responsables por las sumas que por su omisión ó negligencia dejaren de percibirse, en la aplicación y cumplimiento de esta ley.

Art. 9º El Poder ejecutivo reglamentará el ejercicio de la misma.

Art. 10. Mientras no se incluya la partida correspondiente en el presupuesto general, los gastos que demande el cumplimiento de la presente, serán pagados de rentas generales.

Art. 11. Comuníquese, etc.

Celestino L. Pera

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

El proyecto de que acaba de darse cuenta, es el mismo que presenté hace dos años sobre redención de ferrocarriles. Lo renuevo ahora, á fin de evitar que caiga en la caducidad determinada por la ley conocida por el nombre de su autor el señor Olmedo. Con este motivo recordaré á la cámara que, en principio, fué aceptado por el presidente de la comisión de obras públicas, á propósito de la discusión de la ley general de ferrocarriles que lleva el número 5315 en las sesiones de septiembre del año pasado.

Si lo renuevo hoy es porque estoy más convencido que nunca de la necesidad de que se sancione una ley que contribuya á realizar el ideal de todos los pueblos civilizados de la tierra en materia de ferrocarriles, esto es, la redención por el estado de todos ellos. Y digo que estoy más convencido que nunca de esa alta conveniencia pública, ante los acontecimientos ruidosos que han dado lugar en esta misma cámara al nombramiento de una comisión especial, que no hubiera tenido seguramente razón de ser si se hubiera empezado ya á convertir en una franca realidad este proyecto de redención general de los ferrocarriles particulares, que librará al al comercio y á la industria del monopolio y de la explotación sin nombre que hoy los esquilma y hace víctimas. *(¡Muy bien!)*

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

8

FERROCARRILES DEL ESTADO

RENOVACIÓN DEL MATERIAL

Sr. Presidente—Continúa la discusión sobre el artículo 2º del proyecto relativo á adquisición de tren rodante para los ferrocarriles nacionales.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

La comisión de presupuesto se ha reunido con asistencia del señor ministro de obras públicas, momentos antes de entrar á sesión, con el objeto de consultar las observaciones que hicieron algunos diputados á este artículo 2º del proyecto que se discute. Me refiero especialmente á la que hizo el señor diputado por la Capital señor Olmedo y á

la que hizo el señor diputado por Buenos Aires señor Ortiz de Rozas; y en el propósito que ella tiene de despachar cuanto antes esta ley, á fin de que pudiera hacerse la adquisición de todo lo necesario para los ferrocarriles del estado y continuar sin interrupción la construcción de los otros ferrocarriles, no ha tenido inconveniente en conciliar esos principios, redactando, en consecuencia, un artículo en substitución del que contenía el proyecto.

La modificación del artículo consiste en lo siguiente: en lugar de decir «bonos», se dice «títulos de la nación», incorporando así el concepto de las leyes generales; y en lugar de decir que quedan afectados los ferrocarriles Andino, Argentino del Norte y los en construcción ó á construirse, al pago de los servicios de esta operación financiera ha hecho desaparecer esa garantía, considerando que podría muy bien hacerse la emisión con el crédito del país.

En lo demás, el artículo es exactamente igual al anterior, y pido al señor secretario se sirva dar lectura de él.

Para no pedir por segunda vez la palabra, señor presidente, quiero manifestar á la honorable cámara que he leído en el «Diario de sesiones» algunas palabras pronunciadas por el señor diputado por Salta, doctor Guasch Leguizamón en las que no sólo se ha faltado á una prescripción terminante del reglamento, en cuanto prohibe atribuir móviles ó intenciones á la actuación de los diputados, y mucho mas cuando se trata de un conjunto de ellos, de una comisión; y en mi propio nombre y en nombre de la comisión de presupuesto, que represento en este debate, no acepto esa interpretación.

El señor Guasch Leguizamón ha manifestado que el proyecto sometido á la consideración de la cámara es el medio más inteligente y hábil...

Sr. Guasch Leguizamón—Eficaz, dije.

Sr. Padilla—... de estorbar la sanción de este proyecto, que significa una obra pública de indiscutible urgencia, de indiscutible necesidad.

No ha sido ni ha podido ser tal el concepto con que ha procedido la comisión de presupuesto, como lo ha demostrado en la sesión de ayer, estableciendo que precisamente el proyecto venido en revisión del honorable Senado era el único que no era viable, que no satisfacía las necesidades de urgencia de que se trataba.

Pediría, pues, señor presidente, en nombre de la comisión de presupuesto y en el mío propio, que el señor Guasch Leguizamón, como un acto de gentileza que no dudo hará, manifieste á la cámara que no ha sido su propósito atribuir esta intención á la comisión de presupuesto.

Sr. Guasch Leguizamón—Pido la palabra.

Con muchísimo gusto voy á dar la explicación que pide el señor diputado, cuya celosa susceptibilidad me alarma.

Cuando dije que me parecía el despacho de la comisión la manera más eficaz é inteligente de estorbar la reparación inmediata de los ferrocarriles, fué porque francamente pensaba de esa manera.

Había consultado á un señor diputado, que sabe bien estas cosas, sobre la facilidad y la prontitud con que podía realizarse la operación, el cual me demostró su dificultad, añadiendo que la gestión sería muy dilatada y laboriosa; y me pareció, entonces, que en virtud de esa política ferrocarrilera que tantas veces se mencionó en la sesión y cuyos principios no me han sido posible comprender todavía, se trataba de estorbar, por ahora, la realización de estas obras: la «inmediata realización», y nada más.

Pero si entra en los propósitos de la comisión de presupuesto, y dentro de esa política ferrocarrilera, que repito no comprendo, el progreso y el perfeccionamiento del ferrocarril Central Norte, no tengo nada más que decir, sino que adhiero á esa política, y que me siento no sólo satisfecho, sino hasta alborozado de que así sea, lamentando únicamente que la comisión pueda haberse sentido molestada por mis palabras, que no envolvían ninguna imputación malevolente.

Sr. Padilla—No he dudado de que el señor diputado iba á hacer una manifestación semejante.

—El señor secretario lee:

Art. 2º En caso de que el Poder ejecutivo no emitiese las obligaciones hipotecarias que se mencionan en el artículo anterior, queda autorizado para emitir hasta la suma de 17.000.000 de pesos oro, ó su equivalente en libras, francos ó marcos, en títulos de la nación, hasta de cinco por ciento de interés anual y uno por ciento de amortización acumulativa por compra ó sorteo. El producido

de la venta de estos títulos no podrá ser empleado sino en el pago de las obras especificadas en el artículo anterior».

Sr. Presidente—Como el señor diputado por Tucumán presenta esta modificación á nombre de la comisión de presupuesto, la presidencia pone á votación si la cámara autoriza ó no á la comisión á modificar el artículo en esos términos.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Está en discusión el artículo.

Sr. Mitre—Propongo que se fije un mínimum de 95 % como precio de estos títulos.

Sr. Presidente—¿La comisión acepta esta modificación?

Sr. Padilla—Ya he manifestado, á nombre de la comisión, que le era muy sensible no poder aceptar.

Sr. Carlés (M.)—Creo que un concepto no perjudica que se vote el otro: que se vote el artículo presentado por la comisión, y después el agregado propuesto por el señor diputado por la Capital. Una cosa no quita la otra.

Sr. Presidente—No hay inconveniente.

Sr. Méndez Casariego—Podría leerse el artículo antes de votarse.

Sr. Presidente—Como recién se acaba de leer, creía innecesaria su lectura inmediatamente antes de la votación. Pero no hay inconveniente y se leerá nuevamente.

—Se repite la lectura del artículo.

Sr. Mitre—Hago notar que fijar el interés y no fijar el tipo de cotización, es una prescripción sin sentido.

—Se vota al artículo leído y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Ahora corresponde votar el agregado propuesto por el señor diputado Mitre.

Sírvase dictarlo el señor diputado.

Sr. Mitre—«Y á un precio no menor de noventa y cinco por ciento».

—Se vota y el señor secretario proclama negativa de 38 votos contra 35.

Sr. Piñero—Pido que se rectifique la votación.

—Se rectifica y resulta afirmativa de 39 votos, quedando aprobado en esta forma:

Art. 2° En caso de que el Poder ejecutivo no emitiese las obligaciones hipotecarias que se mencionan en el artículo anterior, queda autorizado para emitir hasta la suma de 17.000.000 de pesos oro, ó su equivalente en libras, francos ó marcos, en títulos de la nación, y á un precio no menor de 95 por ciento, hasta de cinco por ciento de interés anual y uno por ciento de amortización acumulativa por compra ó sorteo. El producido de la venta de estos títulos no podrá ser empleado sino en el pago de las obras especificadas en el artículo anterior.

—El artículo 3° es de forma.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

9

MOCIONES

— a —

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Para hacer moción, á nombre de varios de mis distinguidos colegas, á fin de que sea tratado sobre tablas, y en el orden de las mociones aprobadas, un asunto que está á la orden del día referente á la construcción de una línea telegráfica en el territorio de la Pampa.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

— b —

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Hay un asunto de la comisión de instrucción pública que si no se trata en las sesiones ordinarias, no tendrá efecto para más tarde. Es el relativo á la contribución con la suma de 20.000 pesos para los gastos que demande la presentación de los señores delegados é impresión de sus trabajos, en el congreso científico latino americano que debe celebrarse en Chile, en el mes de diciembre del corriente año.

Hago moción, para que este asunto sea tratado en el orden de las preferencias.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

— c —

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Con el mismo propósito que ha tenido el señor diputado por Santa Fe para formular la indicación que ha hecho, creo que debe tratarse, en el orden de las preferencias, el despacho de la comisión de presupuesto que autoriza el pago de los gastos devengados en el estudio de la reforma de la ley de aduana y tarifa de avalúos.

En una de las sesiones anteriores, se resolvió que el gobierno debía pagar todos estos gastos, cuya falta de pago perjudica, en cierto modo, el movimiento administrativo da la nación, y especialmente su crédito.

Hago, pues, moción, para que este asunto sea tratado en el orden de las preferencias.

—Suficientemente apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

Sr. Presidente—La presidencia hace presente que existen seis mociones para tratar asuntos sobre tablas y que si se sigue formulando nuevas mociones, se irán superponiendo; y de hecho, alejándose las resoluciones de la cámara.

Sr. Van Gelderen—Algo más, señor presidente. Hay un asunto que está votado en general y aprobado el artículo 1°, en particular, estando pendientes los demás artículos.

Sr. Presidente—Precisamente.

Sr. Crouzeilles—Pero, con el sistema de las sesiones diarias, vamos á despachar todo.

10

EXPEDICIONES ANTÁRTICAS

Sr. Presidente—En el orden de las mociones de tratar sobre tablas, le corresponde el turno á la moción hecha por el señor diputado Roca, sobre el proyecto del señor diputado Piñero relativo al «¿Pour quoi Pas?»

Sírvase leerlo el señor secretario.

—El señor secretario lee:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo á cooperar al éxito de la expedición á las regiones polares antárticas dirigida por el doctor Juan Charcot en el buque «¿Pour quoi Pas?»

Art. 2.° El Poder ejecutivo arreglará con el jefe de la expedición la forma de prestar á éste la ayuda que necesitare y tratará de obtener la admisión en su personal de algunos representantes argentinos.

Art. 3.° El Poder ejecutivo procederá á organizar una expedición argentina en las regiones polares australes, é invitará á los gobiernos que han expedicionado á las mismas regiones, á confeccionar un programa uniforme de las investigaciones y de los estudios á ejecutarse en las expediciones futuras.

Art. 4.° Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se harán de rentas generales, y se imputarán á la misma.

Art. 5.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Antonio F. Piñero.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota y aprueba el proyecto en general y en particular.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

11

OBRAS DE SALUBRIDAD

EN TUCUMÁN

Sr. Van Gelderen—Supongo que ahora entrará...

Sr. Presidente — Descanse en la rectitud de la presidencia el señor diputado.

Sr. Secretario Ovando—El asunto está impreso y en poder de los señores diputados, en la orden del día, en hoja suelta, con el encabezamiento: Asuntos á tratar sobre tablas.

—Se pone en discusión y se aprueban sin observación los artículos 2.° y 3.° del proyecto que

destina 250.000 pesos moneda nacional para la ejecución de la ley número 5038, quedando definitivamente sancionado en la forma siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° El Poder ejecutivo contribuirá hasta con la suma de 250.000 pesos moneda nacional con destino á la ejecución de la ley número 5038.

Art. 2.° El ministerio de obras públicas intervendrá en la forma más conveniente para asegurar la legítima inversión de la cantidad con que la nación contribuye.

Art. 3.° Este gasto se hará de rentas generales, con imputación á la presente ley.

Art. 4.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

12

MUSEO

ACADEMIA DE BELLAS ARTES

Sr. Secretario Ovando—Corresponde tratar el proyecto relativo al museo y academia nacional de bellas artes.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado, referente á la construcción de un edificio para el museo y academia nacional de bellas artes; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción, modificando el artículo 1.° como sigue:

Artículo 1.° El Poder ejecutivo hará construir en terreno de propiedad municipal ubicado en la antigua «Quinta de Hale» un edificio destinado al museo y academia nacional de bellas artes.

Sala de la comisión, septiembre 18 de 1908.

Emilio Mitre. — Marcial R. Candioti.—M. Van Gelderen. —M. Carlés.

Buenos Aires, septiembre 12 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Tengo el honor de pasar á la revisión de esa honorable Cámara, el siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° El Poder ejecutivo hará construir en el terreno de propiedad municipal, ubicado entre la Avenida Alvear, Recoleta y Paseo de Julio un edificio monumental destinado al museo y academia nacional de bellas artes.

Art. 2.° Los gastos que demande la ejecución de esta obra se abonarán con los títulos creados por las leyes 4270 y 5050, á cuyo efecto se amplía la emisión de los mismos en la suma de cuatro millones doscientos mil pesos moneda nacional ($ 4.200.000) en que se fija el costo total de la obra.

Art. 3.° La obra se ejecutará de acuerdo con los planos y presupuestos preparados por el arquitecto señor Julio Dormal, bajo la inspección del ministerio de obras públicas.

Art. 4.° Se constituirá una comisión compuesta por un senador y un diputado al Congreso, los directores del museo y de la academia nacional de bellas artes, bajo la presidencia del ministro de justicia é instrucción pública, la cual ejercerá el control de la construcción y dirigirá la decoración interior y exterior del edificio.

Art. 5.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 12 de septiembre de 1908.

JOSÉ E. URIBURU.
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

Sr. Presidente — Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

En la sesión anterior el señor diputado por la Capital fundó la moción de tratar sobre tablas este proyecto, por razones de carácter sociológico que fundando la índole del asunto, sería fatuidad de mi parte repetir en esta ocasión. Significaría insistir sobre razones en que todos estamos de acuerdo. De manera que en esta oportunidad me limitaré á suministrar antecedentes de un carácter meramente administrativo, para que la cámara pueda con toda conciencia votar este proyecto de ley que tiene ya el prestigio de la sanción del honorable Senado.

Sucesivamente, desde el día 16 de junio de 1895, en que se fundó el museo hasta el presente, ha ido aumentando en obras valiosísimas; y la academia anexa, en alumnos y en necesidades docentes; de tal manera que puede asegu-

rarse que en la actualidad, aún cuando le fuese permitido continuar en el local que ocupa, no sería este suficiente para llenar sus necesidades, satisfacer los servicios actuales, ni menos las futuras exigencias del instituto sujeto á progresos sucesivos.

Ese local contiene ya más de tres mil piezas artísticas. Sin embargo, como se ha manifestado anteriormente, en este mismo edificio del Congreso existen depositados, sin poderse utilizar ni exhibir muchísimas obras más.

A la academia asisten, con el objeto de recibir la enseñanza correspondiente, más de seiscientos alumnos, y este año se ha tenido que negar el ingreso á más de doscientos aspirantes, por falta absoluta de local, lo que es contrario á los fines primordiales de la institución.

Vése, pues, la necesidad urgente que existe de que este proyecto se sancione cuanto antes, destinado á habilitar el local propio de un museo y academia que estén á la altura de nuestros adelantos artísticos.

Pero la comisión ha creído necesario modificar la ubicación que se le daba á la academia y museo, porque el sitio designado en el proyecto del Senado, que era en la intersección de las avenidas Recoleta, Alvear y Paseo de Julio, es un terreno húmedo con acceso demasiado próximo á la calle, estrecho y que resultaría incómodo.

Posteriormente á la sanción de este proyecto por el Senado, la intendencia municipal cortó ese terreno en dos partes, divididas por la calle Posadas, lo que hace imposible que sea él aceptado por la comisión de esta cámara.

La comisión ha creído, pues, conveniente señalar otro sitio más adecuado, que se denomina quinta de Hale, paraje donde actualmente se proyecta hacer lo que en París se llama Parc Monceaux, es decir, un parque rodeado de un barrio que puede calificarse de modelo, con edificios monumentales que le dan todo el carácter que tiene aquella plaza en la ciudad más encantadora del mundo. Además de esto, es un terreno seco, adecuado para el establecimiento de un museo, y que por otra parte tiene acceso por todos los medios fáciles de traslación para los alumnos que deben concurrir á esa academia. Por otra parte, siendo la municipalidad propietaria de ese terreno, cuyo precio ha sido cubierto excesivamente con las ventas á particulares en los lotes destinados á la edificación privada, puede destinar el resto del área á la construcción del museo y academia de nuestro proyecto.

Creo que la cámara haría muy bien en votar la reforma que ha hecho la comisión, por estas razones que es un paraje más pintoresco; porque es más adecuado y porque es más cómodo para los alumnos que concurren á recibir las lecciones, siempre prósperas y beneficiosas, no sólo del punto de vista económico, sino también artístico, porque todo lo que significa progresos intelectuales, es una forma de la cultura social de nuestro país.

Y con esto dejo informado el despacho *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el despacho y es aprobado en general y en particular.

13

PENSIÓN

SEÑORA AMALIA P. DE MONTES DE OCA

Sr. Piñero—Pido la palabra.

No es para hacer moción de preferencia.

Sr. Presidente—Le felicito. *(Risas)*

Sr. Piñero—Muchas gracias.

Sólo quiero recordar que está postergada la consideración de un asunto.

En una de las sesiones pasadas la honorable cámara, como acto de reparación, resolvió que la comisión se expidiera en cuarto intermedio sobre un proyecto de pensión á la viuda del doctor Leopoldo Montes de Oca, ex decano de la facultad de medicina. El despacho se hizo, pero la honorable cámara no tuvo tiempo de tratarlo,

Me parece que siendo esto un retardo, no puede haber inconveniente en tratar en seguida el proyecto.

Sr. Presidente — La presidencia puede informar al señor diputado que la comisión de peticiones se ha expedido favorablemente sobre el asunto á que ha hecho referencia el señor diputado, y también sobre la pensión á la viuda del doctor Pardo.

¿Propone el señor diputado que la cámara se ocupe inmediatamente de ese asunto?

Sr. Piñero—Sí, señor. Está listo el informe. Es cuestión de medio minuto. Es el único asunto que está en esas condiciones.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento, así se hará.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Piñero acordando pensión á la señora Amalia Portela de Montes de Oca; y por las razones que dará su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros su sanción en los mismos términos en que ha sido presentado.

Sala de la comisión, septiembre 16 de 1908.

Leonidas Zavalla.—Alfredo C. Paz.—A. Cornejo.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Acuérdase á la señora Amalia Portela de Montes de Oca, viuda del doctor Leopoldo Montes de Oca, la pensión mensual de cuatrocientos pesos.

Art. 2°. Mientras no se incluya en el presupuesto el gasto que demande el cumplimiento de la presente ley, se hará de rentas generales, imputándose á la misma.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Antonio F. Piñero.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

Las elocuentes palabras con que el señor diputado por la Capital, doctor Piñero, fundara este proyecto de ley, podrían, á mi juicio, exonerar á la comisión de peticiones del informe reglamentario; pero al sólo objeto del cummiento de ese deber, diré únicamente que cuarenta años de servicios consecutivos en el consejo de higiene, en la academia de medicina, en la cátedra, en en el decanato de esa misma facultad y en los distintos hospitales de esta capital,—son títulos más que suficientes para llevar al hogar muy necesitado de la señora de Montes de Oca los recursos que necesita para su subsistencia.

Fundada en estas consideraciones, la comisión de peticiones ha despachado favorablemente el proyecto de ley en discusión.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

14

PENSIÓN

SEÑORA ENCARNACIÓN O. DE PARDO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado acordando aumento de pensión á la señora Encarnación O. de Pardo é hijas solteras, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su aprobación en los mismos términos en que ha sido remitido.

Sala de la comisión, septiembre 16 de 1908.

Leonidas Zavalla.—Alfredo C. Paz.—A. Cornejo.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados

Tengo el honor de pasar á la revisión de esa honorable cámara el siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Auméntase á cuatrocientos pesos moneda nacional la pensión que actualmente disfruta la señora Encarnación C. de Pardo é hijas solteras.

Art. 2°. Mientras este gasto no sea incluido en el presupuesto, se hará de rentas generales, con imputación á la presente ley.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 15 de septiembre de 1908.

José E. Uriburu
B. Ocampo
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota el proyecto, y es aprobado en general y en particular.

15

ADMINISTRACIÓN

DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de legislación ha estudiado el proyecto de ley remitido por el honorable Senado referente á la creación de la administración de los ferrocarriles del estado y os aconseja su aprobación en la forma del siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

CAPÍTULO I

DE LA ADMINISTRACIÓN DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Artículo 1.° Créase bajo la dependencia del ministerio de obras públicas la administración general de los ferrocarriles del estado.

Art. 2° Esta administración estará á cargo de un profesional con el título de administrador general de los ferrocarriles del estado, nombrado por el Poder ejecutivo con acuerdo del Senado.

La administración general de los ferrocarriles del estado tendrá además un ingeniero principal, un jefe general de tráfico y un contador general nombrados por el Poder ejecutivo á propuesta del administrador general de los ferrocarrilet sin perjuicio de los demás jefes de sección y personal subalterno que el servicio requiera.

Art. 3° Corresponde á la administración general de los ferrocarriles del estado:

1° Entender en todo lo referente á la explotación de los ferrocarriles de propiedad de la nación.

2° Nombrar y remover al personal de empleados, tanto del servicio técnico como del administrativo. Los nombramientos se harán por ascenso en cuanto fuere posible.

3° Tener á su cargo la parte financiera de los ferrocarriles del estado y distribuir las cantidades que vote el honorable Congreso.

4° Someter anualmente al Poder ejecutivo el presupuesto de gastos para la inversión del producido de los ferrocarriles del estado y para la explotación de cada ferrocarril incluyendo el costo de las obras nuevas que sean necesarias en el mismo período, la estimación aproximada del producto de las líneas y reservas para:

Servicio de obligaciones hipotecarias emitidas sobre los ferrocarriles del estado.

Reclamos y accidentes.

Seguro contra incendio.

Socorros médicos y protección.

Fondos de renovación de vías.

Fondos de renovación de obras de arte.

Fondos de renovación de talleres y tren rodante.

5° Autorizar obras de carácter urgente y fuera de presupuesto con cargo de dar cuenta inmediatamente al Poder ejecutivo.

6° Tener á su cargo la compra de materiales y artículos de consumo para la explotación, renovación y cuenta capital, dentro y fuera del país en la forma que lo juzgue más conveniente de acuerdo con lo establecido en el capítulo presente de esta ley.

7° Resolver todo lo relativo á los trabajos que fuere necesario llevar á cabo para ampliar ó mejorar las obras existentes y ordenar su ejecución, previa aprobación de los presupuestos y planos por el Poder ejecutivo.

8° Dictar los reglamentos de servicio interno.

9° Establecer los sueldos y jornales del personal de empleados y obreros.

10. Presentar anualmente al ministerio de obras públicas una memoria detallada del resultado de la explotación de los ferrocarriles del estado; de las condiciones de las líneas y de las obras nuevas que se hayan ejecutado, sin perjuicio de los informes especiales que el servicio requiera ó que le fueran pedidos por el ministerio de obras públicas.

11. Tener á su cargo los antecedentes de contabilidad de las líneas como asimismo el control y todos sus derivados.

12. Tener la representación del Poder ejecutivo en todas las operaciones pendientes de la explotación de las diferentes líneas del estado, en todo pleito, arbitraje, contrato, compra de tierras y reclamos á que ella dé lugar, así como las relaciones con el público y demás empresas de ferrocarriles.

13. Formular las tarifas y horarios que someterá á la aprobación de la dirección general de ferrocarriles de acuerdo con lo que dispone la ley 2873.

Art. 4° Para resolver los asuntos á que se refieren los incisos 3°, 6°, 7°, 8° y 10 del artículo anterior se formará un consejo presidido por el administrador general de los ferrocarriles del estado con los jefes de sección creados por el artículo 2°, cuyas resoluciones serán adoptadas por mayoría de votos. Formarán quorum tres de sus miembros, por lo menos, y en caso de empate el presidente tendrá doble voto. En caso de disconformidad del administrador con lo resuelto por la

mayoría del consejo, el asunto será llevado al Poder ejecutivo quien resolverá en definitiva.

Art. 5° En el orden económico y financiero de los ferrocarriles del estado todas las cuestiones cuya resolución no hubiere sido atribuida á la administración general de los mismos por la presente ley, serán sometidas por la última al ministerio de obras públicas el que adoptará la resolución que corresponda previo informe de la dirección general de ferrocarriles,

CAPITULO II

DEL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Art. 6° La construcción de ferrocarriles por cuenta de la nación, como asimismo la construcción de nuevas líneas y ramales de los existentes, estará á cargo de la administración general de ferrocarriles del estado, creada por la presente ley, con excepción de los casos en que deban hacerse por empresas privadas, comisiones especiales ú otras oficinas dependientes del ministerio de obras públicas, según lo establezcan las leyes ó decretos del Poder ejecutivo.

Art. 7° Salvo los casos de excepción enunciados en el artículo anterior, la administración general de los ferrocarriles del estado tendrá á su cargo lo relativo á la compra de materiales para los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la nación é intervendrá en los contratos que se refieren á construcciones, compra de materiales, etc., firmando en representación del Poder ejecutivo las escrituras respectivas, incluso las de los terrenos destinados á la obra en ejecución.

Art. 8° En los mismos casos regidos por el artículo anterior, estará á cargo de la administración general de los ferrocarriles del estado, el manejo de los fondos destinados á las obras que se ejecuten por la misma ya provengan ellas de rentas generales ó títulos de la nación, ó de empréstitos contraídos con garantía de los ferrocarriles debiendo reglarse sus relaciones con la contaduría general en la forma establecida por la ley de contabilidad.

Art. 9° Desde la promulgación de la presente ley, los tribunales no admitirán contra los ferrocarriles de propiedad de la nación acciones que tengan por objeto la reivindicación de las tierras que ocupen con sus vías, estaciones, talleres, galpones de carga, etc. y los reclamos de los particulares que funden su acción en la propiedad anterior de dichas zonas de terreno se resolverán en el pago de las indemnizaciones que procedan.

Art. 10. A los fines de lo prescripto en la presente ley, el Poder ejecutivo hará practicar la inscripción en un registro especial que llevará con ese objeto la oficina del registro de la propiedad de la capital, de los planos de las zonas ocupadas por los ferrocarriles del estado y sus accesorios á que se refiere el artículo anterior, con indicación de su ubicación, extensión y linderos y una descripción sucinta de las obras de arte y materiales incorporados al suelo. En lo sucesivo al clausurarse el período de construcción de cada línea ó parte de línea ó ramal ó accesorios de ferrocarril que se construyan por cuenta del estado, se practicará la misma diligencia con las anotaciones correspondientes y desde ese momento regirá para ellos la prescripción del artículo anterior.

Art. 11. Una vez hecha la inscripción, el jefe del registro de la propiedad otorgará para el Poder ejecutivo, con intervención del escribano de gobierno, una copia literal de la inscripcion practicada, la que servirá de título general en substitución de los títulos parciales en donde conste la adquisición de los terrenos que ocupe cada línea.

Las modificaciones que ulteriormente se hagan en la inscripción primitiva, en el registro especial, se harán constar igualmente y en la misma forma en la copia á que se refiere el artículo anterior. Todas las diligencias que practique el registro de la propiedad de conformidad á esta ley, se hará sin cargo y en papel común.

Art. 12. Las hipotecas que se otorguen sobre los ferrocarriles del estado se inscribirán en el registro á que se refiere el artículo anterior, con los mismos efectos establecidos en el Código civil y comprenderán su línea férrea, ramales, desvíos, talleres, tren rodante, planteles, elevadores, tren de dragado, capital flotante, muelles, canaletas, canteras; equipo movible y permanente, instalaciones de luz y fuerza y todos los demás accesorios anexos.

En caso de hipoteca parcial deberá determinarse la línea, parte de la línea ó ramales que queden afectados al gravamen, y en este caso la hipoteca sólo comprenderá la zona gravada y las obras y accesorios que correspondan á la misma por adhesión física. La hipoteca durará hasta la extinción de la deuda que garanta.

Art. 13. Los fondos provenientes de hipoteca sobre ferrocarriles del estado se destinarán exclusivamente á la construcción de nuevas líneas ó extensión de las existentes y aumento de cuenta capital, á cuyo efecto la administración general de los ferrocarriles del estado, entenderá en todo lo relativo á las negociaciones que tengan por objeto su constitución, emisión de obligaciones, cobro y depósito de su producido, servicio de amortización é intereses, etc., etc., bajo las condiciones que establezcan las leyes y reglamentos del Poder ejecutivo y previa autorizacion de éste en todo caso.

Art. 14. El producido de la explotación de los ferrocarriles del estado se destinará exclusivamente al servicio de las obligaciones hipotecarias y al pago de los gastos de administración, debiendo invertirse el remanente del producido, una vez producidos aquellos gastos en obras nuevas destinadas á los

mismos ferrocarriles, renovacion de materiales, compra de tren rodante, etc., de acuerdo con los presupuestos formulados de conformidad al inciso 4° del artículo 3° y sin perjuicio de las facultades conferidas al Poder ejecutivo por esta ley,

Art. 15. Se declara de utilidad pública y sujetas á expropiación las tierras que sean necesarias para las vías, estaciones, talleres, galpones de carga, etc, de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la nación, de acuerdo con los planos que en cada caso apruebe el Poder ejecutivo, siendo á cargo de la administración general creada por esta ley, en su caso, gestionar su expropiación de conformidad con la ley de la materia.

Art 16. Los materiales que sea necesario introducir del exterior, destinados á la explotación, renovación y cuenta de capital de los ferrocarriles de propiedad de la nación, serán libres de todo derecho de importación.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Art. 17. Quedan incorporados al texto de la presente ley, como artículos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26 los artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la ley número 3896, que queda derogada como ley especial. El Poder ejecutivo en las ediciones que mande hacer de la presente ley, incluirá el texto de los artículos mencionados.

Art. 18. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 29 de 1908.

Julio A. Roca (hijo) -Julio López Mañán—Carmelo F. Crespo—J. A. Costa—Javier Castro—B. Rodríguez Jurado—C. Vocos Giménez.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Créase, bajo la dependencia del ministerio de obras públicas, la administración general de los ferrocarriles del estado.

Esta administración estará á cargo de una comisión compuesta de un administrador general, presidente y tres vocales que serán:

Un ingeniero principal.
Un superintendente general de tráfico.
Un contador general.

Art. 2.° Los deberes y atribuciones de la comisión son los siguientes:

a) Entenderá en todo lo referente á la explotación de los ferrocarriles de propiedad de la nación.

b) Nombrará y removerá el personal de empleados, tanto del servicio técnico como del administrativo.

c) Tendrá á su cargo la parte financiera de los ferrocrrriles del estado; distribuirá las cantidades que vote el honorable Congreso, pudiendo con autorización del Poder ejecutivo, disponer del saldo de productos que resulte, cubierta la suma votada, con el objeto de atender refuerzos de gastos de explotación, de la renovación y de las obras que por su naturaleza correspondan á cuenta capital, debiendo hacerse las rendiciones de cuentas anuales que se relacionen con los productos y fondos invertidos en los ferrocarriles del estado, en la forma que establece la ley número 3896, la cual queda en vigencia en todo lo que no se oponga á la presente.

d) Someterá anualmente á la aprobación del Poder ejecutivo el presupuesto de gastos para la explotación de cada ferrocarril, incluyendo el costo de las obras nuevas que sean necesarias en el mismo período, la estimación aproximada del producto de las líneas y reservas para:

Reclamos y accidentes.
Seguro contra incendio.
Socorros médicos y protección.
Fondos de renovación de vías.
Fondos de renovación de obras de arte.
Fondos de renovación de talleres y tren rodante.

e) Autorizará obras en caso de carácter urgente, y fuera de presupuesto, con cargo de dar cuenta inmediatamente al Poder ejecutivo.

f) Tendrá á su cargo la compra de materiales y artículos de consumo, para la explotación, renovación y de cuenta capital, dentro y fuera del país y en la forma que lo juzgue más conveniente, de acuerdo con lo establecido en la ley número 3896.

g) Resolverá todo lo relativo á los trabajos que fuere necesario llevar á cabo para ampliar ó mejorar las obras existentes, y ordenará su ejecución, previa aprobación de los presupuestos y planos por el Poder ejecutivo.

h) Dictará los reglamentos de servicio interno.

i) Establecerá los sueldos y jornales del personal de empleados y obreros.

j) Presentará anualmente al ministerio de obras públicas una memoria detallada del resultado de la explotación de los ferrocarriles del estado, de las condiciones de las líneas y de las obras nuevas que se hallan ejecutado, sin perjuicio de los informes especiales que el servicio requiera ó que le fueran pedidos por el ministerio de obras públicas.

k) Tendrá á su cargo los antecedentes de contabilidad de las líneas, como asimismo el contralor en todos sus derivados.

l) Tendrá la representación del Poder

ejecutivo en todas las operaciones pendientes, de la explotación de las diferentes líneas del estado, en todo pleito, arbitraje, contratos, compras de tierras y reclamos á que ella de lugar, así como las relaciones con el público y demás empresas de ferrocarriles.

Art. 3.° «Los materiales que sea necesario introducir del exterior, destinados á la explotación, renovación y cuenta de capital de los ferrocarriles de propiedad de la nación, serán libres de todo derecho de importación.»

Art. 4.° La comisión administradora formulará las tarifas y horarios que someterá á la aprobación de la dirección general de ferrocarriles, de acuerdo con lo que dispone la ley número 2873.

Art. 5.° El Poder ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 6.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 12 de septiembre de 1907.

BENITO VILLANUEVA
B. Ocampo
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

La comisión de legislación, me ha encargado exponer á la honorable cámara los fundamentos del despacho de la misma en los dos proyectos de iniciativa del Poder ejecutivo, relativo el uno á la creación y reglamentación de la dirección general de ferrocarriles, y relativo el otro á la administración de los ferrocarriles de propiedad del estado.

Es de sentir, señor presidente, que estos asuntos vengan á la consideración de la cámara cuando, próximo á concluir el período de sesiones ordinarias, el tiempo apremia y es imposible dedicarle la consideración detenida que ellos merecen, no tanto por lo que hace á la ilustración misma de la honorable cámara, sino por los fundamentos con que deben sancionarse estas leyes, haciéndolos notorios á fin de que queden marcando hondamente el criterio con que se las sancionan.

Habría ahorrado á la cámara el escuchar los fundamentos de alto interés público,—no inmediato, de carácter legislativo,—que informan este proyecto; pero la circunstancia, señor, de haberse debatido en las mismas sesiones de este año asuntos que interesan vitalmente á los ferrocarriles del estado, me pone en el caso de fijar cuando menos dos ideas fundamentales y básicas que informan, en un alto concepto, los despachos de la comisión.

La república, señor presidente, ha llegado á una altura de su desenvolvimiento económico en que su principal problema en materia de trasportes, no se reduce á la fórmula, de todos conocida, de tener el mayor número de ferrocarriles, simplemente; sino que comienza á definirse en una fórmula complementaria y posterior á aquella, y por lo tanto más heterogénea, que es la de tener un sistema de tarifas, con sus bases y tasas adecuadas para fomentar el armónico desarrollo del organismo nacional.

La historia de los ferrocarriles argentinos demuestra el alto coeficiente con que ellos han contribuido á resolver el problema de la unidad nacional y prueba también que ello se ha realizado produciendo al mismo tiempo un fenómeno de centralización económica, que ha influido, en el mismo sentido, en casi todos las órdenes de la vida social.

Si se considera, aunque sea suscintamente, esa historia, se ve que ha dominado en su plan un criterio de carácter eminentemente político: perseguir la unidad nacional; y que así, los ferrocarriles en sus trazados, han partido de estas costas, desde la Capital, ligando á todos los puntos del territorio con esta zona privilegiada del país por su posición geográfica y estableciendo un sistema eminentemente centralista.

Esto ha traído y planteado en nuestros hechos sociales un antecedente de importancia que lo sentimos todos y es la existencia de esta capital, llena de todas los atractivos y perfeccionamientos, contrastando con el país, cuyo vigor físico y moral decrece paulatinamente hasta confundirse con la deshabitación y la incultura de las fronteras interiores.

De aquí, señor, que haya nacido, no concretamente como una convicción arraigada, pero tomando, talvez, la forma más segura de un sentimiento, el deseo y el anhelo universal de ver que surjan en la extensión del país otros centros igualmente poderosos, que equilibren y repartan bien la vida nacional, de ver que nuestras costas marítimas y fluviales se pueblen de ciudades que sean emporios de riqueza, de cultura, y de civilización, y de ver, también, que

hacia el otro extremo, se abran las barreras naturales de las fronteras terrestres, permitiendo un intercambio vigorizante con los países que nos rodean.

Y para realizar este ideal no hay ningún instrumento más eficaz, siempre que sea gobernado y manejado con alta política, que los medios de transporte. Así, pues, todo lo que se haga referente á esta materia debe fundarse, ante todo, en un punto remoto de mira, amplio y vasto, verdadera aspiración patriótica, á fin de ir realizando poco á poco, en cierto modo, la corrección de los desequilibrios que han producido en este país los propios antecedentes geográficos é históricos.

En efecto, señor presidente: para legislar en estos momentos en materia ferrocarrilera, debemos partir de los hechos existentes y consumados, ver cuál es el momento actual en materia de régimen de los transportes para, según él, plantear la conducta que debe seguirse. Es verdad, señor, que en lo que se refiere á concesiones de ferrocarriles ha existido, como regla dominante, la más amplia liberalidad por parte de los gobiernos argentinos, liberalidad que ha tomado forma cuando se trataba de empresas privadas, en la exención de gravámenes y en la concesión de garantías á los capitales invertidos cuando se trataba de ferrocarriles del estado, en la forma del esfuerzo más perseverante, y al mismo tiempo, dijéramos así, largos, desprendidos, para dotar á todas las regiones pobres, que no ofrecían aliciente al capital de las empresas privadas, de las vias férreas necesarias. Pero al mismo tiempo que se tenía esa base fundamental, no ha podido el gobierno preocuparse de los detalles y es por eso que nos encontrábamos en un verdadero estado de anarquía en punto al régimen de detalle de esos ferrocarriles, sistema de anarquía que iba alentándonos con una especie de ilusión, respecto al término en que el estado podía intervenir, en esos elementos de detalle, que al fin acaban por erigirse en elementos de primer orden—me refiero á la tarificación—ilusión que al fin, señor presidente, ha sido despejada por la ley 5315, que ha venido á orientar, diremos así, por algún tiempo, la conducta del gobierno hacia las empresas privadas.

No ha llegado, sin duda, el momento todavía de poder juzgar y hacer el balance de la economía de esa ley; pero ella nos da hechos definitivos, consumados, que por contraefecto deben influir en la política á seguirse por el estado respecto de sus propios ferrocarriles.

En efecto, la economía de la ley 5315, en materia de tarificación puede resumirse en esta fórmula: las empresas existentes y las empresas á establecerse en adelante bajo la vigencia de esa ley mientras el producido líquido de su explotación no exceda del 6,80 %, durante tres años consecutivos tienen la libre fijación de sus tarifas. Y si nos atenemos á la experiencia universal y á lo ocurrido en nuestro país, donde, en el año próximo pasado los ferrocarriles han producido una entrada líquida de 4.35 % término medio, es evidente que, difícilmente, se presentará para el estado la oportunidad de intervenir en la fijación de esas tarifas, porque el producido de las empresas durante tres años consecutivos no ha de alcanzar al 6,80 %; y que si esta circunstancia se presenta, será con un margen tan estrecho que realmente no ha de traducirse en beneficio apreciable para los cargadores, ó, si ello se consiguiera, no permitiría nunca ejercer una política ferrocarrilera, con esas empresas privadas, como instrumento que favoreciera otros intereses que los del comercio.

Entre tanto, nosotros formamos un país nuevo que necesita no solamente fomentar sus industrias y despertar las fuentes de su producción, sino que necesita en otro orden de actividad donde ya toca á los perfeccionamientos alcanzados en otros países, librar verdaderas batallas de competencia en los mercados universales.

Y nunca podrá realizarse ese ideal, mientras no disponga como medio de gobierno, del modo más amplio, de los recursos de la tarificación, que, como dejo expuesto, respecto de las empresas privadas, es difícil que llegue á conquistarse. Entonces la política que debe seguir el gobierno queda netamente marcada para con la red de ferrocarriles de que dispone hoy, y su programa debe ser el de conexionarla, sistematizarla, dotarla de un buen régimen de gobierno, proveerla sin mezquindad de todos los elementos necesarios para hacer un servicio eficaz y tenderla por la zona servida por las empresas privadas, no con el propósito de una competencia, que no sería de ningún modo justificada, sino con el

objeto de ejercer una política de control sobre las empresas privadas, permitiendo á la producción, cuando se le opongan diques inmoderados por aquéllas, que derive por las vías del estado, y de ejercer al propio tiempo una política de fomento para las industrias que es necesario impulsar en nuestro país.

Si se examina, aunque sea suscintamente en el mapa de la república los tres ferrocarriles que son de propiedad del estado, se ve, señor presidente, que ellos se prestan admirablemente para formar una red única, con su salida natural sobre el puerto de Santa Fe y con sus ramales y extensiones, diríase, estratégicamente dispuestos en aquellas provincias, que por estar remotas de la vía fluvial, ó porque no ocurren á ellas, sino una ó pocas empresas privadas, están más amenazadas de fletes prohibitivos por una parte ó por coaliciones de las empresas, por otra.

En efecto, señor presidente, el ferrocarril Central Norte,—formado, como se sabe, por el trozo que conservó la nación después de vender la sección de Córdoba á Tucumán, y los ferrocarriles franceses de San Cristóbal á Tucumán —llega hoy hasta el puerto de Santa Fe, con la prolongación de San Cristóbal hasta él, en cuyo puerto tiene entrada propia, y se prolonga hacia el norte hasta el pueblo de La Quiaca hoy, debiendo seguir en territorio boliviano hasta Tupiza, de tal modo que esa línea sirve actualmente, con la línea troncal y un sistema bastante bueno de ramales, á las provincias de Santa Fe, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy y al tráfico con Bolivia. Extensiones de esta línea penetran al territorio del Chaco por Anatuya; se dirigen de Tucumán, por El Bracho, á Catamarca; de Salta á los valles Calchaquíes por Talapampa y más arriba, de Pericó, sale la línea que va á Embarcación, es decir á las costas del Río Bermejo, y que está destinada á penetrar en el oriente boliviano.

Además, un decreto reciente del ministerio de obras públicas, Manda estudiar una línea que parta de Metán y termine en un puerto sobre el Paraná, cerca de Resistencia.

El ferrocarril Argentino del Norte, hoy cortado en Deán Funes, donde se convierte en un sistema tributario del Central Córdoba, sirve á las provincias de Catamarca y La Rioja, y de la extensión del mismo que sale de Serrezuela y llega al Algarrobal, se bifurcan dos líneas, una de las cuales va á San Juan y á Mendoza la otra. Aparte de ésta. existe una extensión á Chilecito y otras que se dirigen á Tinogasta y á Andalgalá.

Un despacho de la comisión de presupuesto que acaba de sancionar la cámara autoriza la construcción de la línea de Deán Funes á Laguna de Paiva, cerca de la llegada del Central Norte á Santa Fe, de tal modo que estas dos líneas de ferrocarriles, antes de mucho tiempo, estarán conectadas en dos puntos: por su trazado á Laguna de Paiva y por la que se dirige de Tucumán á Catamarca, haciendo que las provincias andinas y la del norte tengan su comunicación directa.

Son éstos, señor presidente, ferrocarriles de trocha angosta y representa su conexión, para el estado, seguir en una política que han iniciado con éxito las empresas de los ferrocarriles privados: fusionar sus propias líneas con la correlativa economía de explotación.

No hay para qué referirse ahora al tercer ferrocarril que posee la nación, al Andino, pues su suerte depende del voto del Congreso, pero si el temperamento de venderlo ó arrendarlo no prosperase, es evidente que la solución del problema estribaría en prolongarlo hasta la misma ciudad de Santa Fe, para donde tiene expedito el camino, pues ese desarrollo no se opone á ninguna de las empresas concesionarias privadas.

Además, hay, señor presidente, un hecho digno de notarse: es que la trocha angosta en manos del Estado, va á ser la mejor garantía de nuestras relaciones comerciales con las naciones vecinas, porque la trocha del estado, vinculándose con el Trasandino, penetrará en Chile, por Mendoza vinculándose con el ferrocarril de Salta á Huaitiquina llegará hasta Antofagasta, al paso que por La Quiaca y por la prolongación de Embarcación podrá penetrar á Bolivia por dos puntos también.

Esta digresión, que muy á pesar mío, he tenido que hacer, es la base de hecho del proyecto de la comisión, relativo á la administración autónoma de los ferrocarriles del estado; y entrando directamente á dar cuenta á la cámara del modo cómo la comisión ha creido cumplir sus altos propósitos, debo hacer presente que, sintéticamente, su

tarea se ha concretado á lo siguiente: á fijar con toda nitidez la separación de atribuciones entre la dirección general de ferrocarriles y la administración de los ferrocarriles de propiedad del estado.

Estas dos funciones estaban hasta ahora en manos de una misma repartición del gobierno conocida con el nombre de «Dirección general de vías de comunicación»; y basta recordar que la inspección gubernativa de los ferrocarriles es una función de derecho público creada para tutelar, no sólo los intereses comunes sino por la garantía que los intereses privados tienen en el gobierno para tutelar á las empresas, como sujetos del derecho privado, lo mismo que á los cargadores, para demostrar que esa función no debe estar desempeñada por la misma institución que tiene á la vez el cargo de administrar comercialmente los ferrocarriles del estado en colisión diaria con las empresas privadas. El Poder ejecutivo, al iniciar la separación de estas dos materias, ha dado muestras de un perfecto y claro concepto de las mismas y de que tiene la conciencia de la complicación á que ha alcanzado en el momento actual el primer género de intereses, que hace necesario que haya una oficina pública encargada de vigilar la aplicación de las leyes que gobiernan á los ferrocarriles y el cumplimiento de las garantías que se ha creado para su régimen.

Entrando á los fundamentos del despacho y de las reformas, en lo relativo á la creación de la administración de los ferrocarriles del estado, puede decirse que puesto que el estado está autorizado para ejercer una función de carácter industrial, es necesario darle todas las facultades para que pueda proceder como buen industrial, y en este sentido, la comisión no solamente ha dado á las autoridades creadas por este despacho la autonomía administrativa necesaria, para suprimir todos los inconvenientes que hoy se originan del expedienteo y para prevenir, ya que es honroso hacer constar que no se introduce la política en nuestros ferrocarriles, para prevenir, digo, este peligro respecto de las relaciones comerciales, sino la autonomía financiera necesaria para dotarlos de los recursos que no son los ordinarios de la explotación.

Este punto es el relativo al régimen económico de los ferrocarriles del estado, cuyo capítulo dominante, puede decirse, es el que se refiere á la autorización que se les concede á los mismos para hacer sus extensiones y sus obras complementarias, sacando de su propio capital los valores necesarios, por medio de emisiones de obligaciones hipotecarias. Este no es un pensamiento nuevo.

El presidente de la república en el mensaje leído al abrir las cámaras del Congreso, manifestó que había llegado el momento de apelar á la emisión de obligaciones hipotecarias para hacer frente á la necesidad que hay de fomentar los ferrocarriles del estado. El señor diputado Mitre, en un discurso pronunciado en las sesiones del mes de junio, nos hacía ver cómo las empresas privadas realizaban estas operaciones, cómo se podía disponer del capital á nuestros ferrocarriles por medio de la emisión de obligaciones hipotecarias y recordaba el caso de uno de los ferrocaariles que tiene mucho mayor capital en obligaciones que en acciones. Creo que se refería al Central Córdoba,

Sí, pues, este es el secreto y la llave del florecimiento y de la continua expansión de los ferrocarriles privados ¿por qué no ha de ser, también, el secreto y la llave de la expansión de los ferrocarriles del estado?

Decidida la comisión á introducir en su despacho este pensamiento, ha debido inmediatamente, adoptar las providencias de carácter legislativo necesarias para que se cumplieran, y ellas se refieren al perfeccionamiento, diré así, de los títulos que tienen las líneas del estado sobre los terrenos que ocupan y arreglar la hipoteca especial de los ferrocarriles.

Como el tiempo urge, dejo para la discusión en particular, si alguna dificultad se suscita, dar las explicaciones acerca de cada uno de los puntos sobre que versa el dictamen de la comisión.

Debo simplemente decir que la comisión cree con toda fe que si se cumplen leal y altamente los principios que informan su dictamen, es de esperar que pueda el país llegar hacer de sus pobres ferrocarriles del estado, tal vez los órganos más eficientes de su progreso y de su desarrollo industrial y económico.

¡Ojalá, señor presidente, podamos nosotros ponernos, en la extensión que ellos abarcan, en el nivel de otros países que, como Austria Hungría y Bélgica, se disputan el honor de tener las tarifas

más bajas del mundo, gracias á los ferrocarriles de propiedad del estado!

Y sea dicho en honor á la verdad, señor presidente, los ferrocarriles del estado, á pesar de que no siempre se haya usado para con ellos las larguezas del presupuesto, pueden figurar con decencia, por lo menos, en la estadística de la explotación ferrocarrilera del país.

Los productos brutos de los ferrocarriles de la nación, en los últimos diez años, han subido de 2.847.000 pesos, en 1898, hasta 10.695.000, en 1907, y este aumento ha sido progresivo.

Hay un hecho sugerente, y es éste: que mientras los ferrocarriles del estado, al 31 de diciembre de 1907, tenían un poco más del 13 por ciento de la extensión total de los ferrocarriles que hay en el país, su capital estaba representado por el 9.84 por ciento de los capitales invertidos, lo que revela que esos ferrocarriles, no están mantenidos y conservados en la medida necesaria.

No solamente esto pueden ellos alegar, señor presidente. Tengo á la vista la memoria de los ferrocarriles correspondientes á los años 1905, 1906 y 1907, y de ellas resulta que, en tanto que los ferrocarriles del estado representan el 9.24, 8.90 y 9.84 por ciento de los capitales invertidos, en los gastos de la explotación anual, sólo figuran en los tres años mencionados, con el 5.4 por ciento, 6 por ciento y 6.61 por ciento. Esto quiere decir, que el estado no gasta, ni siquiera en la proporción de lo que las empresas particulares invierten en los gastos de explotación de sus ferrocarriles.

Bien es verdad que los ferrocarriles del estado no pueden rivalizar con las empresas particulares en cuanto á su producido, pero ellos no tienen la culpa de que hayan sido hechos en zonas despobladas ó estériles; y á pesar de eso, puedo todavía recordar en su defensa, lo siguiente: que en los tres años á que me he referido, los ferrocarriles del estado, en tanto que producen solamente —en comparación con el producido total de los ferrocarriles en la república—el 4.4 por ciento y 5.10 por ciento y el 5.3 por ciento, es decir, una cifra que gira alrededor de 5 por ciento, esos pobres ferrocarriles transportaron sobre el tonelaje total, un 6.6, un 7.4 y un 7.5 por ciento, revelando así como lo hacen económicamente. El complemento de esta situación desventajosa, señor, es el hecho de que no han llegado á transportar siquiera el 3 por ciento de pasajeros.

Bien, señor presidente: es necesario dejar constancia, en defensa de los propósitos de la comisión al atribuir la autonomía financiera y administrativa á los ferrocarriles del estado, que ella prevee que han de ser aún durante algunos años objeto de las críticas fáciles de los que son enemigos del estado administrador, porque será necesario aún durante muchos años gastar crecidas sumas para habilitar estos ferrocarriles, para dotarlos de material rodante y para reponer el material destruído por su explotación; pero debe alentarnos, señor presidente, esta circunstancia: Francia, no hace muchos meses, ha resuelto comprar la red del Oeste, sabiendo que debe invertir colosales sumas para refaccionarla, é Italia, después de rescindir el arrendamiento de sus ferrocarriles, ha hecho un programa de seis años para gastar 910.000.000 de liras en su mejoramiento, lo que prueba que las empresas sólo conservan bien lo que es suyo exclusivamente, y ojalá podamos nosotros, adquiriendo experiencia en el manejo de nuestros ferrocarriles, que ya alcanzan á una extensión de 3227 kilómetros, realizar un día el ejemplo de Suiza, federalizando todos los ferrocarriles y saliendo airosa en el primer quinquenio de su explotación oficial, no obstante las enormes cargas extraordinarias que ha tenido que soportar.

He dicho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará el proyecto en general.

—Es aprobado.

—Se aprueba sin observación el artículo 1º.

—En discusión el artículo 2º.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

Tengo que hacer dos observaciones en este artículo.

La primera se refiere á la palabra *profesional*, empleada aquí.

En el seno de la comisión hemos discutido esta palabra sin encontrar otra con que reemplazarla, pero se me ocurre que puede haber duda sobre el significado que debe atribuírsele.

Yo entiendo que la palabra *profesional*, en el caso del artículo, quiere de-

cir que debe tratarse de una persona que se haya ocupado durante mucho tiempo de ferrocarriles, con reconocida competencia, pero á la que no se le exige el título de ingeniero, como podría suponerse.

Podría citar muchos casos de personas que sin ser ingenieros son muy competentes en materia de ferrocarriles. Citaré al señor Lértora, actual administrador del ferrocarril del Oeste, al señor Villalonga, que tiene una reputación bien sentada de administrador, al señor Gudge, gerente del ferrocarril al Pacífico, que no son ingenieros pero son profesionales á título de la experiencia que tienen en la materia.

Ese es el motivo por el cual en el seno de la comisión se ha puesto *profesional* en vez de *ingeniero*, como venía en el proyecto del Poder ejecutivo.

Como pudiera haber duda, repito, respecto de la interpretación, creo que una indicación hecha en la discusión aclarará el concepto y permitirá al Poder ejecutivo, al cumplir la ley, interpretarla debidamente.

Sr. Padilla—¿Me permite? ¿Cuál de los dos asuntos, porque han sido informados los dos, es el que está en discusión?

Sr. Ministro de obras públicas El secretario ha dado lectura del segundo, y creo que podríamos seguir, por que la dirección de ferrocarriles existe aunque con otra organización, mientras que la administración es una nueva creación. Creo que habría lógica en continuar.

Sr. Padilla—Era para saber...

Sr. Ministro de obras públicas Esto en cuanto á la interpretación que debe darse á la palabra profesional.

Pero hay otro punto en el cual el Poder ejecutivo ha manifestado su disidencia con la comisión.

Según la primera parte del artículo, el nombramiento del administrador deberá hacerse por el Poder ejecutivo con acuerdo del Senado.

El Poder ejecutivo entiende que la Constitución atribuye al presidente de la república la facultad de nombrar los empleados de la administración; y si bien ha sido restringida en algunas otras leyes dictadas antes de ahora, no debe pasar sin observación este hecho de que se venga repitiendo en varias leyes que el nombramiento de algunos empleados sea hecho con acuerdo del Senado.

Es elemental que la Constitución establece la forma cómo deben hacerse los nombramientos de los funcionarios de la administración; los que deben ser nombrados con acuerdo del Senado la Constitución lo expresa taxativamente, y luego, entre las facultades del presidente de la república dice que tiene la de nombrar y remover por sí solo los empleados de la administración cuyo nombramiento no tiene por la misma Constitución una forma especial.

De manera que si ahora en esta ley establecemos esta condición, continuaremos con la peligrosa práctica de estar cercenando las facultades del Poder ejecutivo en cada ley organica que dicta el Congreso.

El presidente de la república no tiene nada que observar en lo que se refiere á las leyes ya sancionadas, puesto que otros presidentes han aceptado esta restricción; pero en cuanto á él, cree que está en el derecho de observar al honorable Congreso que esta restricción limita una facultad que la Constitución le ha dado de una manera explícita.

Manifiesto pues, de una manera también expresa á nombre, del señor presidente de la república, su oposición á una cláusula que restringe y limita una facultad que le acuerda la Constitución.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

El sentido corriente que tiene la palabra *profesional*, es que la persona posee los elementos ó medios técnicos para ejercer un oficio acreditado por un diploma de corporación técnica especial.

Todo sentido que quiera dársele distinto de este, tiene que ser un poco libre. Profesional, tratándose de ferrocarriles... la interpretación corriente, que no sea forzada, es que se trata de un ingeniero, porque generalmente es el ing. niero el que tiene título que acredita que posee los medios efectivos para ejercer ese oficio.

Es natural que existan personas que sin el título de ingenieros saben más que muchos ingenieros. Eso está demás decirlo. Pero yo entiendo que el sentido que tiene la ley es de profesional ingeniero no puede ser otro, porque no tenemos nosotros la profesión de ferrocarrilero. Puede ejercerse accidentalmente ese oficio en la administración, pero no es oficio que esté en la categoría de los reconocidos. De modo que al decir profesional en ley de ferrocarriles, se entiende que es un ingeniero.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Yo entiendo, como acaba de indicar el señor diputado por la Capital, que el sentido que debe darse á esta palabra «profesional», es con referencia al título de ingeniero, que es el que parece indicado para presidir esta clase de administraciones; pero creo que podría establecerse más claramente, consignando la palabra *ingeniero*.

El señor ministro ha citado los nombres de algunas personas que sin poseer el título de ingeniero, son excelentes administradores de ferrocarril; pero hay que tener en cuenta que nuestra facultad de ingeniería es relativamente muy nueva y que recién desde hace pocos años está dando ingenieros profesionales que desempeñan ventajosamente la carrera á que se han dedicado.

Sr. Piñero—El caso que ha citado el señor ministro es la excepción.

Si dictamos una ley sanitaria para la profilaxis humana y decimos: el presidente de esta corporación, creada en la ley, debe ser un profesional; tenemos que entender que es un médico ¿no es verdad?, aunque haya algunos que sin ser médicos conozcan tanta profilaxis humana como los médicos: pero esa no es la regla, esa es la excepción.

Sr. Candioti—Sí, señor.

Yo no veo inconveniente, y, al contrario, creo ventajoso que se consigne en la ley que el administrador general, la cabeza de esta institución, sea un ingeniero.

La facultad de ingeniería, y no solamente la de Buenos Aires, sino la de La Plata y la de Córdoba, están dando profesionales que bien pueden estar á cargo de esta administración y es á quienes les corresponde preferentemente. Por eso yo votaré el artículo con esta reforma: que se indique que debe ser un ingeniero el que esté á cargo de la dirección de ferrocarriles.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

El Poder ejecutivo entiende que sería un grave error restringir su libertad de acción al designar la persona que debe estar á la cabeza de la administración de los ferrocarriles del estado, poniendo la palabra «ingeniero» que no vale más que la palabra «profesional», si se presta á esta interpretación que le han dado los señores diputados.

He citado el nombre de tres administradores de ferrocarriles que no son ingenieros y que, sin embargo, tienen una reputación reconocida. Podría agregar que no creo que, con excepción del señor Percy Clark y del director de los ferrocarriles franceses, haya administradores de ferrocarriles que sean ingenieros. Entiendo que el señor Munro, que es una notabilidad como administrador y tiene una reputación reconocida, no es ingeniero. El señor Loveday tampoco es ingeniero, además de los otros que he citado.

¿Por qué no se exige esta condición en las administraciones de ferrocarriles? Por una sencilla razón: porque aquí no se trata de cuestiones técnicas de ingeniería, que se estudien en las facultades; se trata de aptitudes, de hábitos de administración, que es una cosa completamente distinta. Un buen contador puede ser mejor administrador de un ferrocarril, si ha tenido la experiencia necesaria, que un ingeniero.

No es absolutamente indispensable, por consiguiente, y por el contrario, es innecesario, establecer en la ley estas restricciones, que pueden, en un caso dado, privar á la nación de los servicios de alguna persona que pueda prestarlos muy importantes, por la notoriedad de su preparación, por los antecedentes que ha tenido y por el tiempo que ha estado ocupado de estas cuestiones de ferrocarriles.

La república se vería privada de colocar á la cabeza de los ferrocarriles á hombres como los que acabo de citar, si tal cosa no se hiciera, y no veo objeto en ello, como he dicho, porque no se trata de cuestiones técnicas sino de cuestiones administrativas, que son completamente distintas.

Por esta razón, yo propongo que en vez de la palabra profesional, se ponga: «funcionario»; y creo que la cámara haría bien en votar esta modificación, porque va á colocar al Poder ejecutivo en condiciones de poder elegir con mayores ventajas á la persona que se ha de poner al frente de esta administración.

Sr. Piñero—Pido la palabra,

Es evidente que la palabra profesional queda mal en el artículo. En Alemania, que es el país donde está más desarrollada la enseñanza técnica y profesional... tan profesional y técnico es el administrador como el ingeniero, el zapatero como el médico, porque cada uno de ellos tiene que tener la técnica del oficio. El zapatero, el tendero, el administrador, el panadero, todos son profesionales. Todos los oficios tienen

su técnica y todos tienen su escuela. Los administradores tienen una escuela más difícil, quizá, que la de los zapateros.

De modo que si aquí se dice profesional, se dice en su sentido genérico, que lo mismo puede comprender al administrador, al ingeniero, al abogado, etcétera, porque entre estas personas puede existir la competente para desempeñar estas funciones.

Sr. Ministro de obras públicas ¿Pero no hay diplomados?

Sr. Piñero—¿En Alemania?

Sr. Ministro de obras públicas No; aquí.

Sr. Piñero—No los tenemos; pero podemos tener un alemán nacionalizado, que son los mejores ciudadanos cuando se naturalizan, como sucede en los Estados Unidos. Podría ocurrir que un profesional de la administración alemana fuera muy idóneo y competente para ser nombrado para este puesto.

Pero, en fin, no tenemos profesionales en la administración y entonces es mejor suprimir la palabra y poner simplemente: un administrador.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Yo creo, señor presidente, que las dos observaciones que han sido hechas á este artículo no pueden ser consideradas aisladamente sin que se resienta la economía del proyecto que está considerando la cámara.

En primer término, hay que recordar que esta es una ley práctica, porque aspira á hacer prácticos...

Sr. Piñero—Todas las leyes deben ser así.

Sr. López Mañán—Indudablemente; pero muchas leyes con propósitos prácticos, resultan líricas á causa de las cortapisas que llevan en sí mismas...

Esta ley; señor presidente, en su segundo capítulo de atribuciones da muchísima importancia al administrador de los ferrocarriles, y más que todo, esta ley instituye, por primera vez el crédito hipotecario sobre los ferrocarriles del estado, de tal manera que necesitamos, ante todo, granjear la confianza de los prestamistas de dinero en el extranjero.

Para esto, señor presidente, es necesario rodear el nombramiento del administrador de los ferrocarriles de todas las garantías necesarias para que sea una persona que inspire confianza y permitir á los poderes que lo elijan con la libertad necesaria para no estar reducidos á un gremio determinado. Por eso creo que una y otra disposición se concilian.

La disposición objetada por el señor ministro, relativa á la intervención del Senado, podrá, dentro de su juicio, ser una facultad del Poder ejecutivo que no debe ser reglamentada; pero siempre será ese consentimiento un tributo al deseo de que esta administración inspire la mayor confianza posible á los que mañana han de prestar su dinero á los ferrocarriles del estado. Por eso, ningún Poder ejecutivo ha hecho cuestión de sus privilegios en casos análogos.

No ha hecho cuestión de sus prerrogativas cuando se ha tratado del presidente del Banco ó director del Banco hipotecario nacional y de otros funcionarios de este género no enumerados en la Constitución taxativamente; pero que ha sido justo y conveniente en la práctica nombrarlos con acuerdo del Senado.

El Poder ejecutivo mismo no observa, por ejemplo, la facultad de nombrar empleados que se da al administrador, esta especie de delegación ó de traslación de las facultades del Poder ejecutivo á funcionarios dependientes de él, de acuerdo con el despacho de la comisión.

Pero eso lo hace con el propósito de ahorrar muchos otros inconvenientes que se derivarían de un procedimiento contrario, sin contar la molestia que impone el nombramiento del personal subalterno de empleados.

Por eso creo que si nosotros prestamos fe á que han de coincidir el Senado con el Poder ejecutivo en el nombramiento del administrador, como lo ha proyectado la comisión, no debemos circunscribir la elección dentro de ciertos elementos, dejándole amplio campo con la aceptación de este término genérico de *profesional*, porque, como ha dicho el señor ministro, no se trata precisamente de resolver problemas de ingeniería en materia de administración de ferrocarriles, que es lo de menos, pues generalmente son problemas comerciales ó industriales los que hay que resolver.

Sr. Piñero—Entonces, tendría que ponerse: poli-profesional.

Sr. López Mañán—Como guste, pero el término ese no lo conozco.

Sr. Piñero—Ponga entonces: multi-profesional.

Sr. López Mañán—Por eso creo que la expresión genérica, no especifica, es mucho más conveniente. La comisión,

por esta razón, cree de su deber aconsejar á la cámara que sancione el despacho en la forma en que está.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Para pedir que se vote por partes este artículo, hasta donde dice: «nombrado por el Poder ejecutivo con acuerdo del Senado.» Estoy en contra del acuerdo del Senado. Quiero que conste mi voto en ese sentido.

Sr. Piñero—Me parece que hay acuerdo para evitar la palabra profesional en poner *funcionario.*

Sr. Presidente—La comisión no ha aceptado.

Se votará la primera parte del artículo hasta la palabra *nombrado.*

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Ministro de obras públicas Que se vote ahora, de acuerdo con la moción que he hecho, es decir, con la palabra *funcionario.*

Sr. López Mañán—Pido que se rectifique la votación.

Sr. Candioti—Si fuera rechazada la forma propuesta, pido que se vote con la palabra *ingeniero* en vez de la palabra profesional.

—Se rectifica la votación anterior, y resulta negativa contra 31 votos.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Habiendo sido rechazada la forma propuesta por la comisión, hago moción para que se vote la siguiente: Esta administración estará á cargo de un administrador general de los ferrocarriles del estado».

Sr. Presidente—El señor ministro había propuesto que en lugar de *profesional* se ponga *funcionario,* que es lo que corresponde votar.

—Se aprueba la primera parte del artículo en la siguiente forma: «Esta administración estará á cargo de un funcionario con el título de administrador general».

Sr. Presidente—Se va á votar la segunda parte... «nombrado por el Poder ejecutivo, de acuerdo con el Senado».

Sr. Crouzeilles—Debe votarse solamente «nombrado por el Poder ejecutivo».

Sr. Van Gelderen—No es necesario.

Sr. Presidente—Se votará la segunda parte del artículo del despacho de la comisión.

—Resulta afirmativa de 44 votos.

Sr. Crouzeilles—¿Se ha votado la parte que dice «con acuerdo del Senado?».

Sr. Presidente—Sí, señor.

Sr. Crouzeilles — Pido, entonces, que se rectifique la votación.

—Rectificada resulta afirmativa de 36 votos contra 27.

—La primera parte del artículo queda en esta forma:

Art. 2º Esta administración estará á cargo de un funcionario con el título de administrador general de los ferrocarriles del estado, nombrado por el Poder ejecutivo con acuerdo del Senado.

—Se aprueba el resto del artículo.

- Se lee el artículo 3º

Sr. Cantón (Z.)—Pido que se vote por partes.

Sr. Presidente—Así se hará.

—Sin observación, se aprueban los incisos 1º, 2º y 3º.

—Se lee el inciso 4º.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Para proponer una pequeña modificación.

«Someter anualmente al Poder ejecutivo el presupuesto de gastos para la inversión del producido de los ferrocarriles del estado, etc., etc.» dice el artículo y yo hago indicación para que se diga: «Proponer al honorable Congreso, por intermedio del Poder ejecutivo, el presupuesto de gastos, etc.»

Me fundo en que por el inciso anterior se establece que corresponde á la administración general distribuir las cantidades que vote el honorable Congreso. Si el Congreso vota fondos para la administración de los ferrocarriles, no

veo porqué razón se le va á privar de la facultad exclusiva que tiene de intervenir en la confección de los presupuestos, fijando el sueldo de los empleados y determinando las obra sque deben ejecutarse.

Sr. Presidente—¿Acepta la comisión?

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Al oír la modificación que propone el señor diputado y al oír en seguida sus fundamentos, me doy cuenta de que su moción va más lejos de lo que aparentemente revelan sus términos; y digo que va más lejos, porque trata de resolver incidentalmente una de las materias básicas en este asunto, ó sea erigir los ferrocarriles del estado en entidades industriales, con verdaderos presupuestos industriales, cosa que no se alcanza de ninguna manera, si se los equipara á un rodaje cualquiera de la administración pública.

Este asunto es bien conocido dentro de la generalidad de las discusiones respecto de presupuestos y se tentó reiteradamente hacer que el Congreso interviniese en la fijación de los sueldos del personal industrial de los ferrocarriles. Pero esto, lejos de introducir un elemento de orden, un elemento de regularidad, sólo servirá para poner una gran piedra en el camino de ellos y hacer que se corra el riesgo de la intervención, dentro de su autonomía de factores que no son los que deben primar.

El honorable Congreso tiene sentado precedente á este respecto por la ley 3896, la que faculta al Poder ejecutivo para hacer la distribucion de las sumas globables qne anualmente vota el Congreso. Y se explica; porque sería alterar profundamente hasta el concepto mismo de los gastos generales del estado el introducir en las planillas de sus erogaciones y en la planilla que se hace por otra parte de las entradas, en una los gastos de los ferrocarriles y en la otra los producidos, porque tratándose de administraciones como ésta, lo que debe figurar en el presupuesto es sólo el saldo en favor ó en contra que dé el ejercicio de la administración de los ferrocarriles del estado. Este es el sistema, no sólo seguido entre nosotros, sino que ha sido muy justamente elogiado y propuesto últimamente en el proyecto presentado por el ministerio francés á las cámaras de ese país, con el objeto de dotar á la red ferrocarrilera francesa de esa independencia indispensable para que pueda proceder como una entidad industrial y á fin de impedir que los presupuestos de gastos del estado, sufran estas inflaciones que son el resultado de hacer figurar el producto bruto de los ferrocarriles por un lado y el sueldo del personal y demás gastos por el otro.

Por estas razones, y atento á que el plan propuesto por la comisión está abonado por la experiencia del país y que esto de ninguna manera quita al Congreso su facultad para intervenir, desde que el Poder ejecutivo ha de remitirle conjuntamente con el presupuesto general, el presupuesto anexo de los ferrocarriles del estado para su información y desde el momento que se rinde cuenta, la comisión se ve en el caso de no aceptar la indicación propuesta.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

El régimen actual á este respecto establece el siguiente procedimiento. Las administraciones de los ferrocarriles presentan al Poder ejecutivo su presupuesto dentro de las sumas fijadas anualmente por el honorable Congreso. Este presupuesto pasa á la dirección general de vías de comunicación y al consejo de obras públicas, que lo informan en todos sus detalles; y luego es aprobado por el Poder ejecutivo ó modificado, según las indicaciones de las personas que intervienen en él.

A esto se ha llegado después de haber encontrado durante mucho tiempo el inconveniente de incluir los presupuestos de los ferrocarriles en el presupuesto general de la nación.

De manera que si esta reforma, que ha sido aconsejada por la experiencia, se hubiera de dejar sin efecto, vendríamos á quedar en materia de ferrocarriles en peores condiciones de lo que estamos actualmente. Por consiguiente, el Poder ejecutivo cree que, de aceptarse esa indicación, valdría más dejar las cosas como están.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Ni las razones del señor miembro informante de la comisión, ni las palabras del señor ministro, me han convencido sobre la tesis que sostengo.

Si ellos me hubieran demostrado que los ferrocarriles no son del estado, yo aceptaría la falta de intervención del poder legislativo, en lo que se refiere á votar sueldos, gastos y obras á ejecutarse.

El Poder ejecutivo tiene una facultad de poder colegislador y por eso propone los presupuestos; pero no podemos delegar en una repartición dependiente del Poder ejecutivo el ejercicio de la prerrogativa constitucional de votar el presupuesto y fijar los sueldos.

Además, el Congreso es el que debe tener el criterio para regular la escala de sueldos de todos los empleados de la administración pública, ya sean ferrocarrileros, ya de impuestos internos, ya del ministerio de la guerra, ¿por qué? Porque debe haber un criterio para que estas reparticiones, no se alcen con las leyes de fondo, á pretexto de buena administración, y eviten el contralor, oportuno y prudente, del Congreso, para determinar los sueldos, los gastos y las obras que deban ejecutarse.

Por consiguiente, insisto en mi indicación.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Simplemente, para hacer observar al señor diputado que tenemos en el país varias instituciones dependientes del estado que se regulan en la forma que se proyecta para los ferrocarriles.

El señor diputado Vivanco, me hace notar que el Banco de la nación y el hipotecario son del estado y, sin embargo, el Congreso no vota los sueldos de su personal.

Sr. Cantón (Z.)—Y cuando se trata de la lotería nacional no se deja de votar los sueldos, y eso que no se pagan con los recursos ordinarios de la administración, sino con el producto del juego.

Por mi parte, puedo citar el Consejo nacional de educación para el cual el Congreso vota una planilla dentro de la que debe ajustarse el Poder ejecutivo para determinar el valor de los sueldos.

Sr. López Mañán—El directorio del Banco Hipotecario nacional, y el del Banco de la Nación Argentina, fija el sueldo de su personal. Ello no quiere decir que el Congreso renuncie á sus facultades de inspección, fiscalización y además, tratándose del caso análogo de los ferrocarriles, sino, sencillamente, que el Congreso no puede decir que los peones deben ganar tres pesos, porque puede ocurrir que, al día siguionte, no quieran trabajar sino por cinco.

Sr. Cantón (Z.)—No acepto la bondad del argumento del señor diputado, porque el Banco de la Nación cuando resuelve sobre su presupuesto, no resuelve sobre aplicación de las rentas del país, sino que dispone del fondo del mismo banco, consistente en su capital; mientras que en este caso, se autoriza la distribución de la renta pública por una repartición dependiente del Poder ejecutivo.

Sr. López Mañán—Del producido de los mismos ferrocarriles.

Sr. Cantón (Z.)—La facultad de distribuir la renta pública, corresponde al Congreso y no la podemos delegar en una repartición dependiente del Poder ejecutivo. La administración de los ferrocarriles, debe someterle al Congreso su presupuesto.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

El señor diputado se propone modificar el régimen actual que sus razones habrá tenido el Congreso para adoptarlo.

El Congreso vota anualmente la cantidad total; pero no entra en la distribución, la que deja librada á la administración de los ferrocarriles y al Poder ejecutivo.

Lo que el señor diputado propone es modificar por completo el régimen actual que ha dado hasta ahora buenos resultados y que no hay razón alguna para reformar.

Sr. Presidente—Se va á votar el inciso 4º del despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se da por aprobado el inciso 5º.

—En discusión el inciso 6º.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Creo, señor presidente, que este inciso tiene cierta gravedad dentro de nuestro régimen.

Yo he sido siempre partidario, para la eficacia de los servicios industriales del estado, de que se les atribuya á todos ellos una cierta autonomía, que permita hacer su explotación en condiciones casi idénticas á aquellas en que se hacen los servicios industriales de carácter privado; pero no soy partidario de que nos apartemos de la ley general de contabilidad, sino en la medida que sea absolutamente indispensable.

Por esta razón, no tendría inconveniente en votar que se autorizara á la administración que se crea por esta ley, para que adquiera en la forma que de-

termina este inciso, es decir, en la forma que juzgue más conveniente, dentro ó fuera del país, todo lo que sea necesario para la explotación de los ferrocarriles. Pero no veo ningún motivo para que se la autorice á que se aparte de la ley general de contabilidad para la adquisición de materiales, de tren rodante y para la renovación de las vías.

La ley de contabilidad ha sido muy previsora, porque si bien ha sometido á licitación pública todo lo que ha de adquirir el estado, ha establecido las excepciones, entre las cuales entran las necesidades de orden especial para obras de carácter técnico.

Ya el otro día y con ocasión del proyecto que tuve el honor de presentar á la honorable cámara respecto de la creación de la Dirección general del puerto, manifesté que hubiera sido mi deseo atribuir á esa dirección toda la autonomía posible á fin de que sus servicios no sufrieran inconveniente alguno, y concordaran con los de importantes puertos extranjeros; pero que me había detenido antes las consideraciones presentadas en la sociedad de Economía política de Francia, en una reunión á que concurrieron los principales economistas de aquel país, con el objeto de estudiar y resolver la cuestión de la conveniencia ó inconveniencia de la autonomía financiera de los servicios industriales del estado; reunión que fué presidida por Mr. Ives Guyot ex ministro de Francia, y que dió por resultado el pronunciamiento en forma adversa á la autonomía financiera de los referidos servicios del estado. En estas condiciones, pues, ¿por qué hemos de ir nosotros más allá de lo que es necesario? ¿Por qué estos ferrocarriles se han de apartar de la ley general de contabilidad, fuera de lo que es más indispensable, la adquisición de los materiales de explotación? Yo no he encontrado ninguna contestación en sentido afirmativo.

Más todavía, tengo antecedentes que me obligarían á votar en contra. Podría citar uno muy reciente que incidentalmente lo he referido hace un momento al señor ministro de obras públicas. En una conversación de antesalas, le expresaba mi desconformidad con relación al contrato que se ha hecho últimamente para la adquisición de locomotoras.

He procurado investigar dentro de las oficinas del propio ministerio cuáles eran los motivos que habían decidido al Poder ejecutivo para adoptar el tipo de locomotoras americanas, que han sido motivo del contrato, renunciando al concurso de las demás fábricas que tienen una capacidad técnica y financiera de indiscutible reconocimiento; y se me ha dado un argumento francamente desconsolador: se me ha dicho que una de las razones que había era la de mantener el mismo tipo de locomotoras para que las piezas de cambio de las locomotoras que se adquieran pudieran servir en las locomotoras que existen, á fin de no aumentar el stock de piezas de repuesto que hay en los talleres.

Desgraciado argumento, digo, señor presidente, porque esto importaría decretar la paralización del estado en materia de los perfeccionamientos y adelantos de la maquinaria.

La conservación del tipo de la locomotora es una conspiración contra el progreso. Si en algo se adelanta y perfecciona hoy, si hay algo que se discute en todos los países, es la adopción de tipos nuevos de locomotoras. Recurrir á los Estados Unidos, es encerrarse en un callejón sin salida. En los Estados Unidos no existen hoy sobre el mercado sino dos fabricantes de locomotoras, Baldwin y la American Locomotive Company.

Esas compañías se han incorporado todas las fábricas, haciendo un trust que importa el monopolio de la fabricación de máquinas, y al gobierno que se ha visto obligado á renunciar á la fábrica de Baldwin, precisamente por las razones del fracaso que el señor miembro informante de la comisión de presupuesto ha expresado ayer al referirse á las locomotoras compradas por el ferrocarril Central Norte, locomotoras malas de construcción, llenas de defectos; hasta de trocha; no le ha quedado otro camino que ir á la American Locomotive Company.

Hay en esto un gravísimo error y un error de concepto. Se ha seguido la tendencia, indudablemente muy conveniente, de evitar que las máquinas nuevas necesiten repuestos diferentes de las máquinas existentes. Pero eso, los americanos lo han resuelto habilmente, no conservando el tipo, porque esto es imposible, sino adoptando una cantidad de piezas comunes á las máquinas de todos los tipos; y esta operación que allí se denomina intercambiabilidad, entra

en un programa más amplio, que realizan con eficacia; que se conoce por Standardización; pero que no llega á conservar el tipo de las máquinas anteriores, porque eso sería seguir un camino de momificación.

Es cierto que en los Estados Unidos se ha tratado de reducir los tipos de máquinas; pero eso es una cuestión completamente distinta, pues se reduce á la adopción de tipos para cada característica de tráfico; allí se han adoptado en general, tres tipos de máquinas: uno para los que llaman expresos, otros para los trenes de mercaderías y otro 060 casi universalmente consagrado para operaciones de cambio y en las estaciones de triaje. Pero llegar á la conservación del tipo, es conspirar contra el progreso de la maquinaria.

Hoy, en estos momentos, se discute la eficacia de nuevas y grandes máquinas. Están ensayándose las máquinas Compound de cuatro cilindros en Italia, en Alemania, en Francia donde hay un tipo especialísimo que ha dado grandes resultados, que ha sido comparado y ha superado á las máquinas Consolidation; y en estas circunstancias venir á la conservación de un solo tipo de máquinas, es un error.

Pero no quiero desviarme del asunto.

El argumento presentado por las oficinas del ministerio es absolutamente inócuo; los breves antecedentes referidos sirven para demostrar que no hay ninguna razón que aconseje que en lo que se refiere á la renovación de vías y material rodante, tengamos necesidad de apartarnos de la ley de contabilidad, que establece plazos relativamente cortos, sobre todo, que consigna las excepciones para casos de urgencia.

Entonces, pues, para el caso que este artículo no sea aprobado, voy á proponer que se establezca la facilidad á la comisión administradora de comprar, como lo dice aquí, en la forma que juzgue más conveniente, dentro ó fuera del país, todo lo que sea necesario para la explotación de los ferrocarriles; pero no acepto que en todo lo que se refiere á material rodante y renovación de vías, se autorice la adquisición fuera de las condiciones establecidas por la ley de contabilidad.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

No voy á entrar á contestar la larga exposición que nos ha hecho el señor diputado sobre técnica ferrocarrilera, porque no creo que sea del caso. Voy á decir, sí, que me he encontrado y me encuentro en el ministerio de obras públicas con una dificultad de administración que es por demás curiosa.

Es un ministerio que no puede dictar ningún decreto sin acuerdo de ministros ni aún los decretos más sencillos de administración, porque las exigencias de la administración nos obligan á cada rato á separarnos de la ley de contabilidad que preve el caso de cuando haya que encargar al extranjero, de cuando se trate de artículos que produce una sola casa, de urgencia, etc., etc. Todos los actos de administración en materia de ferrocarriles y obras públicas están por una razón ó por otra en el caso de ser resueltos por acuerdos de ministros. Si no se establece en esta ley el artículo que se acaba de leer, va á ser necesario que la administración de ferrocarriles, cada vez que tiene que adquirir cualquiera de las mil cosas que necesita todos los días para llenar sus funciones ordinarias, tenga que pedir al Poder ejecutivo un decreto, que tendrá que dictarse en acuerdo de ministros, Es esta la forma que el señor diputado propone como la más ventajosa en materia de administración de ferrocarriles.

Yo creo, señor presidente, por estas razones, que la cámara haría bien en votar el artículo tal como está, porque viene á llenar necesidades que la experiencia ha demostrado que es indispensable satisfacer con rapidez y sin trabas tan inútiles como perjudiciales.

Sr. Méndez Casariego—No es eso lo que yo he propuesto. Desgraciadamente, no me he hecho comprender del señor ministro.

Precisamente yo acepto que se autorice á la comisión para adquirir directamente todo lo que el señor ministro indica y que muchas veces es sumamente urgente, es decir, todo lo que se refiere á la explotación de la línea: lubrificantes, carbón, etc.

Me parece que la compra de material rodante, que todos los países la hacen después de un estudio detenido—más todavía, que generalmente la proyectan para el presente y para el porvenir, ideando máquinas y vagones que traduzcan las necesidades actuales y las que se puedan prever—no es caso de tanta urgencia como para ir á buscar firmas de los ministros y hacer acuerdos precipitados. Entonces, para estos

casos es que yo digo que debe establecerse el acatamiento á la ley de contabilidad dándose atribución á la comisión para adquirir directamente los materiales destinados á la explotación, como ser el carbón, el lubrificante y otros artículos por el estilo.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Desde luego, debo hacer notar que se ha deslizado un error de tipografía, una omisión. Al final debe decir: «de acuerdo con lo establecido en el capítulo II de la presente ley».

Y bien: si nos remitimos al segundo capítulo de la presente ley, el señor diputado tropezará con la disposición en que se incorporan á esta ley todas las prescripciones de la ley número 3896, en vigencia; de manera que la comisión nada ha alterado, nada ha derogado de la ley de contabilidad, ni de la ley 3896; ha dejado las cosas como están. Lo único es que, en lugar de ser el Poder ejecutivo, el ministro, quien ordene, de acuerdo con la ley de contabilidad y la ley 3896, en caso de urgencia, que se compre una manivela, algunos tarros de aceite, ó una locomotora, transfiere esta facultad á la administración de ferrocarriles.

La indicación que ha hecho el señor diputado, como homenaje á la ley de contabilidad, á la que no ha llevado ninguna modificación la comisión, ha sido determinada, me parece, por la falta de la frase que he indicado y que pido al señor secretario la consigne

Sr. Méndez Casariego—Agregado el capítulo segundo, en el cual están comprendidas todas las disposiciones de la ley de contabilidad, no tengo más que manifestar.

Sr. Presidente—¿Retira su indicación el señor diputado?

Sr. Méndez Casariego—Siempre que se agregue la frase que ha propuesto el señor diputado: «de acuerdo con lo establecido en el capítulo II de la presente ley.»

Sr. Presidente—Retirada la indicación, queda aprobado el inciso con el agregado propuesto.

—Se aprueban los incisos 7° y 8°.

—En discusión el inciso 9°.

Sr. Cantón (Z.) - Pido la palabra.

Para proponer una pequeña modificación.

En vez de establecer los sueldos, que se ponga la palabra: proponer los sueldos y fijar los jornales del personal de empleados y obreros.

Es prerrogativa del Congreso votar los sueldos.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Las razones que he dado al tratarse la otra observación del señor diputado, rezan también con esta cuestión, con tanta mayor razón, cuanto que la administración de los ferrocarriles no puede estar proponiendo los sueldos que debe pagar á los obreros. Se comprende que hay que tomar personal....

Sr. Ministro de obras públicas Eso está resuelto implícitamente en el artículo anterior.

Sr. López Mañán—Yo quiero hacer notar á la cámara este hecho, que sin hacer cargo á ninguna persona de la administración pública acontece con toda frecuencia. Hay casos urgentes, reparaciones de una alcantarilla, un tren que ha descarrilado y cosas por el estilo. Actualmente para solicitar la autorización necesaria, las administraciones que están lejos de la capital tienen que mandar por correo el pedido necesario.

Sr. Cantón (Z.)—Estamos hablando de votar sueldos, no de autorizaciones para estas cosas.

Sr. López Mañán—...y se pierde un tiempo precioso y muchas veces la urgencia del caso ha pasado y llega la autorización.

El señor diputado, si no le he oído mal, propone que este artículo se modifique en el sentido de que la administración proponga los jornales...

Sr. Cantón (Z.)—No; he dicho: fijar los jornales; pero los sueldos los debe votar siempre el Congreso.

Sr. López Mañán—Este artículo importa tanto como lo que hemos votado hace un momento.

Permítame la cámara que insista en este pensamiento de la comisión, una de las razones que hay para crear esta administración, refundiendo en una sola mano la administración de los tres ferrocarriles del estado, es esta: la cosecha de Cuyo no coincide actualmente con la de Santa Fe ni la de Santa Fe con la de Tucumán. Estas empresas, llegado un período de cosecha, tienen que tomar un numeroso personal; pasado el período de la cosecha, ese num- personal queda desocupado y l

despedirlo. Si nosotros hacemos de ese personal asalariado, funcionarios públicos, les damos el derecho de conservar el empleo, aunque no sean necesarios.

Ese es el inconveniente de cristalizar y dar una forma definitiva á estos nombramientos.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Para decir, simplemente, que, á mi juicio, esto importa reconsiderar la resolución ya votada por la cámara:

Esta enmienda la propuso el señor diputado cuando se trató del presupuesto y la cámara votó el artículo tal como está. El Congreso votará la suma global del presupuesto de la administración y quedará librado á la administración y al Poder ejecutivo la distribución de esos fondos.

La indicación que hace ahora el señor diputado no importa otra cosa que renovar la que hizo anteriormente, y las razones que existen para que se mantenga el artículo como está son las mismas que determinaron el voto anterior de la cámara. No creo que sea necesario renovar la discusión, repitiendo las explicaciones anteriores.

Sr. Hernández (S. Z.)—Yo entiendo, señor presidente, que la fijación del presupuesto de gastos es una medida tan importante de orden, que no conozco que haya administración de alguna importancia que haya renunciado á tenerla.

No hay ferrocarril particular que no tenga su presupuesto perfectamente fijado, en que está determinado tanto el sueldo del administrador como el de los maquinistas y foguistas y el de todo su personal. Y si así lo hacen las empresas particulares, pudiendo los directorios fijar con toda amplitud sus gastos, ¿cómo queremos exonerar de ese deber á estas reparticiones, que tienen sobre sí á los poderes públicos de la nación y á sus superiores inmediatos que están encargados de fiscalizar la inversión de los recursos que se confían á su administración?

Me parece que es perfectamente acertado lo que ha propuesto el señor diputado por Tucumán, estableciendo la diferencia que ha de existir entre sueldo de empleados y jornal de obreros, dejando al Congreso lo que es su facultad propia: fijar los sueldos; y á la administración de ferrocarriles los jornales de los obreros, que son los más movibles por diversas causas, como ha dicho muy bien el señor diputado, variaciones que dependen de la producción de las distintas regiones.

Por consiguiente yo he de votar, ya que no se ha creído necesario que el Poder ejecutivo tenga la facultad de nombrar á sus empleados, para que por lo menos no se quite al Congreso el derecho que le corresponde de fijar estos empleos.

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Antes de votar este artículo llamo la atención de la honorable cámara sobre el inciso 7º del artículo 67 de la Constitución, que atribuye al Congreso la facultad de fijar los presupuestos anuales.

Sr. Ministro de obras públicas De la administración pública.

Sr. Van Gelderen—Precisamente, señor ministro.

Sr. Ministro de obras públicas De la administración que tiene á su cargo el ejercicio del poder público de la nación.

Sr. Van Gelderen—¿Y no son empleados públicos de la nación los creados por esta ley para que el presupuesto no sea sancionado por el Congreso?

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Se hace, señor presidente, de parte del señor diputado que me precede en el uso de la palabra, una confusión en materia que ya está perfectamente deslindada; y cuando hay el propósito de sancionar una ley con determinado carácter no puede introducirse una modificación que venga á desvirtuarla.

Digo esto, señor presidente, porque cuando se trata de la explotación de una empresa como son los ferrocarriles ú otras industrias por el estilo, el papel del Congreso debe reducirse á hacer el balance, determinar el saldo y resolver si lo hace ingresar ó no á rentas generales, dejando que todo lo demás, fijación de sueldos, gastos, etc., se desenvuelva como en la industria.

Igualar el trabajo que realiza un empleado de un ferrocarril, que es una empresa industrial en que el estado no ejerce las potestades del derecho político ni funciones de carácter administrativo, sino actos de la vida civil con las funciones de gobierno que desempeñan los funcionarios públicos; confundir lo uno con lo otro, atribuir al principio que invoca el señor diputado una exten-

sión injustificada y cuando se trata de dar una buena ley de carácter práctico, es empeorar, sin quererlo tal vez, la situación en que se encuentran hoy las cosas.

Más que todo, debo prevenir á la cámara que la comisión no ha alterado en nada las leyes vigentes al aconsejar esta sanción. Actualmente el Congreso fija la suma global necesaria y es el Poder ejecutivo el que determina los sueldos que deben percibir los empleados de ferrocarriles; y hay reparticiones como el Banco de la nación cuyo directorio fija también los sueldos de los empleados.

Por estas consideraciones la comisión no puede aceptar la modificación porque sería ponerse en contradicción é introducir en una misma ley dos principios opuestos.

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Las impaciencias muy justificadas por la juventud del señor miembro informante, lo han llevado á interrumpirme en mi exposición, no dejándome terminar lo que yo quería decir y adivinando, con un don muy en contraposición del que yo conozco en los hombres en general, lo que yo no pensaba decir.

No es de ningún modo exacta la apreciación que el señor miembro informante ha hecho y no me extraña que no le conmueva el inciso 7 del artículo 67, porque idéntica impasibilidad ha tenido para someter el nombramiento del funcionario director de esta institución al acuerdo del Senado, con la sola razón de que idéntica cosa se hace con el Banco de la nación.

Pero para que este argumento pudiera primar sobre los que podría hacer en contra del despacho de la comisión, era menester una sola cosa, que ha olvidado el señor diputado, y es decirme que ese sistema era el bueno y no tan sólo decirlo sino de demostrarlo, cuando muy buenas razones tendría yo para probar que ese sistema es malo, exactamente lo mismo que podria decir respecto al acuerdo del Senado en lo referente al nombramiento del administrador general.

La renuncia á la atribución del Congreso de fijar los presupuestos, destruiría completamente todas nuestras prácticas en esta materia, y nos pondria en abierta oposición con nosotros mismos, porque no es distinto fijar sueldos para una administración creada por ley, que el votarlos para la administración pública en general. Es natural que para jornales, por ejemplo, se fijen cantidades en globo; pero no es lo mismo, tratándose del sueldo del administrador, del sueldo del ingeniero jefe, del sueldo del técnico, que han de formar parte de esta administración, porque es esta una atribución innegable del Congreso.

Por esta razón, yo he de votar á favor de la moción formulada por el señor diputado por la Capital.

—Se vota el inciso 9° en la forma propuesta por la comisión y resulta afirmativa.

—Se dan por aprobados los incisos 10, 11, 12 y 13 del artículo en discusión, así como los artículos 4°, 5° y 6°.

—En discusión el artículo 7°.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Para solicitar del señor miembro informante me aclare esta duda: si al referirse el artículo á obras, se considera excluída la licitación como régimen ordinario de los contratos, es decir, si la ley de contabilidad, en lo que se refiere á licitaciones publicas, no es aplicable á los puntos sobre que legisla este artículo.

Sr. López Mañán—De ninguna manera: es entendido que las obras deben contratarse de acuerdo con la ley de contabilidad.

Sr. Cantón (Z.)—Perfectamente.

—Se aprueba el artículo en discusión.

—Se lee el artículo 8°.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Hay un error en este artículo. El despacho dice que se reglarán sus *resoluciones*, etc., y debe decir *sus relaciones*; el error salta á la vista.

—Se aprueba el artículo en esta forma:

Art. 8.° En los mismos casos regidos por el artículo anterior, estará á cargo de la administración general de los ferrocarriles del estado, el manejo de los fondos destinados á las obras que se ejecuten por la misma, ya provengan ellos de rentas generales ó títulos de la nación ó de empréstitos contraidos

con garantía de los ferrocarriles, debiendo reglarse sus relaciones con la contaduría general en la forma establecida por la ley de contabilidad.

—Se aprueba el artículo 9º.
—En discusión el 10.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Solamente para solicitar de la comisión que me explique como se hará esta inscripción de las propiedades en el registro, comprendiendo todas esas propiedades, no sólo las del territorio de la Capital federal, sino las de cada una de las provincias. Si se va á hacer la inscripción en el registro de cada provincia, porque según el artículo anterior, no se permite demanda ninguna en los tribunales, por razón de la propiedad, y al propietario de un terreno situado en una provincia, le será muy difícil venir á la capital desde largas distancias, con el objeto de saber si está ó no comprendida su propiedad dentro de la zona abarcada por el ferrocarril.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

El objeto de la comisión al centralizar en la oficina del registro de propiedad de la capital y al individualizar cómo ha de llevarse el registro especial destinado á ferrocarriles, es en virtud de la especialidad de esta propiedad de la nación, que se extenderá por zonas de terrenos, que pueden ahallarse en diversas provincias. Perderí el título en la uniformidad que tiene en especie si hubiera de inscribirse fragmentariamente en los registros de las diversas provincias. El propósito es dotar á los ferrocarriles de una organización especial, en la que conste la propiedad de los mismos y en el que puedan inscribirse las hipotecas.

Indudablemente, esto no puede tener el alcance de causar fuero en la Capital federal, á objeto de que los que tengan que demandar á los ferrocarriles deban trasladarse á la capital, desde que hay una disposición de la ley general de ferrocarriles, ley que debe ser aplicada á estos ferrocarriles del estado, que los obliga á tener, en cada uno de los puntos donde tocan, un representante suficientemente habilitado para oir todo género de reclamos, sin que el reclamante tenga que trasladarse á la capital.

Yo creo que basta esta aclaración, de que no hay el propósito de causar fuero, para que quede desvanecida la duda del señor diputado.

Sr. Pera (J. V.) — Sacrificando á estos altos intereses públicos, que ha expresado el señor miembro informante de la comisión, las observaciones que pudieran surgir de la lectura del artículo, no hago observación.

—Se aprueba el artículo en discusión.
— Se aprueban sin observación los artículos 11, 12 y 13.
—En discusión el 14.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Creo que sería oportuno introducir en este artículo una modificación, ó por lo menos, un agregado que se refiera al 3 por ciento del producido líquido de los ferrocarriles del estado que, según mi entender, debe tener el mismo destino que el 3 por ciento del producido de los ferrocarriles particulares, que se destinan á la construcción y mantenimiento de los caminos de acceso á las estaciones de acuerdo con la ley 5315.

Entiendo que está á la consideración de la cámara un proyecto venido en revisión del Senado, disponiendo que el tres por ciento del producido de los ferrocarriles del estado tenga la misma aplicación ó destino que el tres por ciento de los ferrocarriles particulares; y me parece entonces, que es esta la oportunidad de consignarlo en la ley.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Quiero hacer notar, desde luego, que hay un error de imprenta en este artículo. En lugar de «una vez producidos aquellos gastos», debe decir: «una vez satisfechos aquellos gastos».

Sr. Mitre—Habría que poner también: «producto», en lugar de «producido».

Sr. López Mañán—Ahora, en cuanto á la observación del señor diputado por Santa Fe, creo que es muy justo que los ferrocarriles del estado contribuyan con el tres par ciento á la construcción y mantenimiento de los caminos; pero dados los antecedentes que ha recordado el señor diputado por Santa Fe, de que existe un proyecto venido en revisión del honorable Senado, estableciendo esa contribución de tres por ciento, me parece que es preferible de-

jar el artículo como está, porque este es un presupuesto eminentemente genérico.

Sr. Candioti—Mi indicación está fundada en que la ley 5315 es general para todos los ferrocarriles y no indica si los del estado deben ó no concurrir con el tres por ciento á la construcción y mantenimiento de los caminos; y por eso aprovechando la oportunidad de que se está tratando del destino que debe darse al producido de la explotación de los ferrocarriles, creo que debe ponerse una disposición en el sentido que he indicado.

Sr. López Mañán—Yo no me opongo al principio, pero creo que esa disposición no tiene cabida en esta ley; y que es preferible esperar que entre á la consideración de la cámara el proyecto del Senado, á que se ha referido el señor diputado por Santa Fe al que yo le prestaré mi voto porque creo justo que los ferrocarriles del estado, como los particulares, contribuyan con una parte de su producción á la construcción y mantenimiento de los caminos de acceso á las estaciones.

Sr. Presidente—¿De manera que la comisión no acepta?

Sr. López Mañán — La comisión no acepta por la razón que he expresado.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Yo voy á proponer á la comisión el cambio de una palabra que aunque modificará substancialmente el artículo, me parece que encuadra en el espíritu del despacho.

Por este artículo 14, se dice que el producido de la explotación de los ferrocarriles del estado se destinará «exclusivamente» á los objetos que se indican; y yo propondría que se pusiera: «preferentemente», en vez de «exclusivamente».

La razón que tengo es ésta: destinar en una ley como ésta, hecha para regir durante muchos años y en forma exclusiva el producido de los ferrocarriles, es ponerse en el caso de que nunca han de pasar estos productos de las necesidades que están destinados á llenar, y yo me pongo en el caso de que resulten excedentes una vez llenadas las necesidades del plan del gobierno, de renovación de vías, aumento de material y prolongación de líneas, y propongo ingresar el excedente á rentas generales.

Me parece, pues, que estableciendo que esos fondos deben con preferencia destinarse á los objetos que se determinan, queda realizado el propósito de la comisión, que da prioridad á todos esos fines; y si hay algún excedente, que ingrese á rentas generales, como corresponde.

Sr. Terán — Se destinan primeramente al servicio de las obligaciones, y si existe remanente, se aplican á nuevas obras.

Sr. Méndez Casariego—Perfectamente. Ya he explicado eso, diciendo que esas nuevas obras no son indefinidas, que no han de existir toda la vida. No siempre se han de hacer prolongaciones en la línea, y no se ha de seguir cambiando el material rodante constantemente.

Entonces, una de dos, ó se va formando un fondo permanente con la acumulación de los excedentes, ó esos excedentes ingresan á rentas generales, realizados los propósitos de la ley.

Por eso me parecía que con poner la palabra «preferentemente», en vez de «exclusivamente», se realiza el fin que se tiene en vista.

Sr. Presidente—¿Acepta la comisión?

Sr. López Mañán—Aceptaría la redacción, porque no cambia el sentido; pero los fundamentos no, porque la comisión ha querido cortar el camino de que los excedentes de ferrocarriles entren á calcularse como renta del estado, pues considera que esos excedentes deben aplicarse, si no al destino que se le señala aquí, por haberse cumplido el programa ferrocarrilero de vías, á la reducción de tarifas hasta llegar á realizar el ideal de que no se cobre más que lo que se gasta.

Sr. Méndez Casariego—Bien, señor presidente. No tengo inconveniente en votar el artículo con tal que se establezca en la ley que llenados esos propósitos, los excedentes serán aplicados á la reducción de tarifas.

Sr. Presidente— Entiendo que el señor miembro informante ha aceptado la modificación propuesta...

Sr. López Mañán—No; señor.

Sr. Presidente—Entendí que aceptaba la modificación, aunque no los fundamentos.

Sr. López Mañán—Dije al señor diputado lo siguiente: El producido de la explotación de los ferrocarriles del estado se destinará exclusivamente al servicio de las obligaciones hipotecarias

y al pago de gastos de administración. El señor diputado quiere que se ponga «preferentemente». Pero es que ese remanente, una vez satisfechas esas necesidades, debe invertirse en nuevas obras, de manera que su modificación no toca el fondo de la cuestión.

Sr. Méndez Casariego—Sí, toca; porque me pongo en el caso de que haya servido el remanente para cubrir esos nuevos objetos, y haya todavía excedente.

Sr. Ministro de obras públicas
Parece que el señor miembro informante de la comisión acepta la modificación de la palabra «exclusivamente».

Sr. López Mañán—No, señor ministro; ya le he dicho al señor diputado que no tiene eficacia.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Sr. Ministro de obras públicas
El Poder ejecutivo, por su parte, cree que no habría inconveniente en cambiar la palabra «exclusivamente», poniendo «en primer término». Así se allanarían las condiciones que el señor diputado por Entre Ríos ha indicado, sin que se altere substancialmente la ley.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Mitre—Era para proponer lo que acaba de decir el señor ministro: que en vez de la palabra «exclusivamente», se ponga «en primer término».

Sr. Presidente—No habiendo sido aceptada la modificación propuesta...

Sr. López Mañán—Acepto «en primer término», «preferentemente» ó cualquier otro adverbio que equivalga lo mismo.

Sr. Presidente—¡Ah! ¡Muy bien! Como el señor diputado no manifestaba su conformidad...

Sr. López Mañán—Lo que no he aceptado es la modificación que introducía el señor diputado al fondo del artículo.

Sr. Ortiz (I.)—Pido la palabra.

Tal vez la honorable cámara no se ha dado cuenta exacta de la idea que envuelve la proposición del señor diputado Candioti.

Por este artículo se destinan á diversos objetos el producido de la renta de los ferrocarriles, sin exceptuar el tres por ciento de las utilidades que la ley Mitre destina para caminos de acceso á las estaciones. Esto es colocar á las provincias que únicamente tienen ferrocarriles nacionales, en peores condiciones que todas aquellas que están favorecidas por ferrocarriles particulares.

No es indiferente, que para cada camino de acceso á las estaciones se haya de presentar, como sucede actualmente, un proyecto que sigue una tramitación difícil y muchas veces larga.

La ventaja de las provincias cruzadas por ferrocarriles particulares es que tienen este fondo fijo para llenar la necesidades de las poblaciones y de los territorios de cultivo que tienen que llevar sus productos á las estaciones. Mientras tanto las provincias más pobres, los territorios menos poblados, no tienen este beneficio para poder construir caminos de acceso á las estaciones.

Por consiguiente, llamo la atención de la cámara sobre la observación hecha por el señor diputado por Santa Fe para que se dé cuenta de la importancia que esta observación tiene.

Creo que es llegado el caso, á pesar de las observaciones del señor miembro informante, de establecer en este artículo que el tres por ciento del producido líquido de los ferrocarriles nacionales se destinará á caminos de acceso á las estaciones.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Indudablemente, el propósito que ha inspirado la modificación formulada por el señor diputado por Santa Fe y que acaba de apoyar el señor diputado por Salta no puede ser más loable; pero me parece que se incurre en una confusión al intentar aplicar á los ferrocarriles del estado la contribución del tres por ciento del producido líquido, que rige, según prescripción de la ley 5315, para los ferrocarriles de propiedad particular.

Este tres por ciento no es sino la retribución que las empresas particulares pagan al estado en virtud del beneficio que reciben de la exoneración de impuestos hasta el año 1947. La exoneración de los derechos de importación acordada á los ferrocarriles de propiedad del estado, no está en el mismo caso, y creo que no habría razón de ningún género para establecer esta complicación en la administración de estos ferrocarriles, desde que al fin y al cabo este tres por ciento sacado de los fondos del estado va á ir también á los fondos del estado.

La administración de los ferrocarriles nacionales, en su carácter de administración pública, dependiente del ministerio de obras públicas, que es pre-

cisamente el encargado de todas las obras de construcción de puentes y de caminos de acceso, no sólo á las estaciones de ferrocarril, será la primera que se preocupará de solicitar la construcción de aquellos caminos que sean indispensables para el mejor servicio de las zonas servidas por la nación; y este Congreso, tan liberal siempre en todo lo que se refiere á favorecer los intereses de las provincias pobres, de aquellas que no tienen medios suficientes para realizar por sí mismas estas obras, seguramente no ha de negar en ningún momento los fondos necesarios.

Creo que sería introducir una complicación inútil y absolutamente innecesaria aplicar este tres por ciento al producto de los ferrocarriles del estado pues no hay para eso ninguna de las razones tan atendibles que lo han hecho necesario respecto de los ferrocarriles particulares.

Por esta razón yo creo que la comisión ha de mantener su primitivo despacho.

Sr. Ortiz (I.)—Pido la palabra.

La experiencia demuestra todo lo contrario de lo que el señor diputado acaba de decir: son las estaciones de los ferrocarriles nacionales las que menos caminos de acceso tienen en buenas condiciones, lo que prueba el abandono constante, á pesar de lo que se pueda suponer en contrario, de los ministerios y de las reparticiones que deben atender estas obras.

Hay mucha diferencia, como he dicho, de que la tramitación de estos sencillos caminos de veinte, treinta ó cuarenta kilómetros dependa de una ley especial del Congreso, á que ellos tengan fondos propios, destinados únicamente á ese objeto.

Sr. Presidente—Habiéndose aceptado por la comisión una de las modificaciones propuestas, se va á votar el despacho de la misma con esas modificaciones, y enseguida...

Sr. Mitre—Hago notar que si se vota el despacho de la comisión tal como está redactado, no será posible incluir la modificación indicada por el señor diputado Candioti, porque en ese despacho se dispone de todos los recursos que deje disponibles la explotación de estos ferrocarriles.

Yo encuentro que la indicación hecha por el señor diputado Candioti y apoyada por el señor diputado Ortiz, es muy oportuna, porque si bien es cierto que el Congreso tiene en sus manos la facultad de votor recursos para la construcción de caminos en la república cuando lo crea conveniente, también es cierto que ese voto no siempre es seguido de ejecución; más bien, por regla general, no lo es; en cambio, ese recurso creado por la ley número 5315, se aplica en una forma inevitable, mecánica, automática, á la construcción de caminos en la república. Es un recurso que no puede desviarse de ese destino; necesaria y fatalmente tiene que aplicarse á él; y, chico ó grande, representará para las provincias pobres, sobre todo, una fuente nueva de recursos, para aplicarlos á la necesidad esencial del mantenimiento de caminos ordinarios, su conservación y la construcción de puentes.

Yo propondría, entonces, y espero que la comisión quiera aceptar este agregado, un artículo concordante con el artículo 14, que dijera: «El tres por ciento del producto líquido de los ferrocarriles del Estado, será aplicado á la construcción y conservación de puentes y caminos ordinarios en los municipios atravesados por las líneas, prefiriéndose aquellos caminos que conduzcan á las estaciones. Este fondo será puesto á disposición de la comisión administradora de caminos, creada de acuerdo con la ley». En seguida vendría el artículo 14, que dijera: «El resto del producto de la explotación de los ferrocarriles del estado se destinará, en primer término, al servicio de las obligaciones hipotecarias»; y luego, toda la redacción del artículo, tal como lo propone la comisión.

Sr. Presidente—¿Acepta la comisión?

Sr. López Mañán—Yo no estoy habilitado en este momento para aceptar á nombre de la comisión la indicación que se acaba de formular, pero me permito hacer notar al señor diputado por la Capital que, sin apartarme del concepto que creo justo, el objeto de este artículo 14 ha sido, y de ahí proviene la energía de su propia expresión, el de dar á los acreedores hipotecarios de los ferrocarriles del estado la seguridad de que, en primer término, con lo que esos ferrocarriles produzcan se ha de hacer el servicio de amortización é interés; de tal manera, que sería injusto destinar en primer término ese producido á la construcción de caminos de acceso á las estaciones,

y en seguida, en segundo término, á hacer el servicio de las obligaciones hipotecarias.

Por eso sería mejor, y vuelvo á insistir á este respecto, esperar que venga á la consideración de la cámara la iniciativa del Senado, acerca de la aplicación de este tres por ciento. tanto respecto de los ferrocarriles del estado como de los particulares.

Sr. Mitre—Pero esa ley no sería de posible cumplimiento, si este artículo se sancionara.

Sr. López Mañán—Por qué nó, si dispone este artículo: «De acuerdo con el presupuesto formado de conformidad con el inciso 4°. del artículo 3°...

Sr. Mitre—Pero hago notar al señor diputado que el artículo que yo propongo dispondría la aplicación del tres por ciento de las utilidades á la construcción y mantenimiento de puentes y caminos; mientras que la disposición del artículo 14, importaría, en la mayor parte de los años, la aplicación de la totalidad de las utilidades á estos servicios de carácter hipotecario.

En una palabra; el agregado que yo propongo importará asegurar la aplicación del tres por ciento de las utilidades á la construcción de caminos y de puentes en los municipios y el resto al servicio de las obligaciones que tuviera pendientes el ferrocarril, obligaciones que no serían perjudicadas sino en un tres por ciento, en cantidad mínima, llenándose en cambio necesidades urgentes de la vida nacional. La caridad bien entendida debe empezár por la propia casa, y en este asunto con más razón, porque al fin y al cabo, si se tratara de una utilidad de 50.000 nacionales que hubiera dado alguna de las líneas, el tres por ciento sería nna suma pequeñísima de 1.500 nacionales que disminuiría muy poco la cantidad asignada á las obligaciones de los ferrocarriles, y se satisfaría, en cambio, esas otras necesidades que no tienen ningún recurso á qué apelar.

Sr. Candioti—Podría darse lectura al agregado que he propuesto porque me parece que coincide con la indicación hecha.

Sr. Secretario Ovando—«El tres por ciento del producido líquido será aplicado á los fines del artículo 3° de la ley 5315.»

Sr. Roca—Pido la palabra.

Me parece, señor presidente, que hay un error en considerar que este 3 por ciento del producido líquido puede ser en alguna forma anterior al pago de los gastos de la administración y al pago del servicio de las obligaciones.

Sr. Mitre—Entonces, no habría utilidad.

Sr. Roca—No habría utilidad; como nunca puede haber prioridad para afectar este tres por ciento con relación á estos servicios esenciales. Es el mismo criterio que se aplicaría á una empresa particular.

Ahora, aplicando en este sentido el artículo propuesto por el señor diputado Candioti, resultaría que solo el tres por ciento de este producido líquido debería invertirse en la construcción de caminos en las provincias recorridas por los ferrocarriles del estado.

Yo sugeriría á la previsión siempre avisada de los señores representantes de esas provincias, la duda de que este pretendido beneficio que quieren acordar á sus provincias, con la asignación del tres por ciento, del producido líquido de los ferrocarriles del estado, no vaya á redundar en un perjuicio para ellas, en primer término, porque va á tardar mucho tiempo antes que este producido líquido se obtenga, por todos estos gastos indispensables que hay que hacer para poner á esos ferrocarriles en condiciones de una regular y eficiente explotación, y porque siempre será un argumento para defenderse contra la necesidad de hacer caminos en esas provincias, el hecho de existir una partida de carácter permanente para esos mismos destinos.

Creo que por mucho tiempo será absolutamente ilusoria la proposición hecha por el señor diputado Candioti, porque va á pasar mucho tiempo—y esta es la opinión del señor ministro de obras públicas—antes de que esos ferrocarriles puedan dar utilidades.

Sr. Candioti—Pero esta disposición no le traerá perjuicios á los ferrocarriles, y sí beneficios, si esas utilidades se producen, puesto que á los mismos ferrocarriles les conviene tener en buenas condiciones los caminos de accesos á las estaciones.

El señor diputado por Córdoba decía que aquí no hay compensación, como ocurre con los ferrocarriles particulares, puesto que éstos por la ley 5315 no tienen que pagar impuestos de ninguna clase; pero en cambio los ferrocarriles del estado no van á pagar otras cosas que no pagan los particulares, gastos

que no son comunes á un bien privado y á un bien de la nación.

De manera que siempre estaría justificada la inversión de este tres por ciento en algo que sin duda será ventajoso para los mismos ferrocarriles, como es la facilidad de acceso á las estaciones.

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Como el señor miembro informante de la comisión de legislación ha aceptado la proposición formulada por el señor diputado Mitre que la creo fundamental y muy pertinente, reconociendo su justicia, creo que se podrían conciliar las opiniones respecto de este artículo, redactándolo así: el producido de la explotación de los ferrocarriles del estado, con excepción del tres por ciento de utilidades líquidas á que se refiere el artículo ocho de la ley 5315, se destinará al servicio de las obligaciones hipotecarias, etc., etc.

En esa forma no hay necesidad de alterar eso y queda salvado todo.

Sr. Presidente—Se va á votar el despacho de la comisión. Si no fuera aceptado, entrarán á consideración las modificaciones propuestas.

—Se vota el despacho, y resulta negativa.

Sr. Secretario Ovando—Con la modificación del señor diputado por San Luis, quedaría redactado el artículo en la siguiente forma: El producido de la explotación de los ferrocarriles del estado, con excepción del tres por ciento de las utilidades líquidas á que se refiere el artículo 8º de la ley 5315, se destinará al servicio de las obligaciones hipotecarias, etc., etc.

Sr. Mitre—Había entendido que la indicación del señor diputado por San Luis, preveía el destino de este fondo, pero veo que no es así.

Sr. Rodríguez Jurado—Es claro, porque ya está afectado.

Sr. Ministro de obras públicas ¿Dónde está afectado?

Sr. Rodríguez Jurado—Por la ley general, todos los ferrocarriles del estado deben incorporarse y sujetarse á ella; y resultaría, pues, que ese tres por ciento de producido líquido se destinaría á lo proveído por la ley. Los ferrocarriles del estado están en las mismas condiciones que los particulares.

Sr. Ortiz (I.)—No lo están, señor diputado. Eso es para las empresas particulares solamente.

Sr. Mitre—Se podría agregar: «con excepción del fondo creado por el artículo tal de la ley 5315 y á los efectos expresados en dicho artículo».

Sr. Méndez Casariego — Pido la palabra.

Me parece que sería inútil cualquier prescripción que se ponga en la ley que tienda á establecer una preferencia sobre la obligación hipotecaria. La pagan los ferrocarriles, ganen ó pierdan. ¿Para qué vamos á hacer una excepción de esta naturaleza?

Sr. Piñero — Es cuando haya utilidad.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Cuando una línea del estado vaya á emitir obligaciones hipotecarias, el tomador sabrá de antemano que está afectado el tres por ciento de las utilidades á este destino, de manera que no habrá ningún inconveniente.

Sr. Méndez Casariego—¿Me permite una aclaración?

Es que la utilidad á los efectos del tres por ciento se liquida en la siguiente forma: la ley supone un gasto de 60 por ciento sobre las entradas brutas y el 40 por ciento se considera utilidad. ¿No es así, señor diputado?

Sr. Mitre—No, señor; lo que hay que hacer es saber cuánto ha producido una línea y cuánto ha gastado; la diferencia es el producto líquido: esto es elemental El tres por ciento de este producto líquido es, según la ley, lo que se destina á la construcción de caminos. Ahora el sesenta y cuarenta por ciento á que se refiere el señor diputado, son cifras que la ley establece para fijar el momento en que el Poder ejecutivo ha de intervenir en las tarifas.

Sr. Méndez Casariego—Pero puede fijar el tres por ciento, porque la ley establece que cuando una empresa de ferrocarril tenga mayores gastos del sesenta por ciento, tendrá que demostrarlo para que se le reconozca, y mientras no haga esta demostración, la ley supone un gasto de sesenta por ciento.

Sr. Mitre—No es fatal.

Sr. Terán—Pido la palabra.

Es indudable que para conciliar las dos tendencias que se notan respecto á si debe ó no tenerse en cuenta el artículo 8º de la ley 5315, no puede procederse con el criterio del señor diputado por la Capital, porque se colocaría

á los ferrocarriles del estado en una situación distinta de aquella en que se coloca á los ferrocarriles de propiedad particular.

Sr. Mitre—Al contrario; no he querido tocar ese punto, precisamente.

Sr. Terán—Lo que digo lo fundo en la simple observación de que el artículo 14 destina con preferencia las entradas al servicio de las obligaciones hipotecarias y á los gastos de explotación, y ese tres por ciento establecido por el artículo 8º de la ley 5315 es distinto de los gastos. Por consiguiente, el monto del producido de los ferrocarriles del estado por ese tres por ciento tendrá que ser superior al monto que por el artículo 8º se fija para las empresas particulares, y como decía muy bien el señor diputado por Entre Ríos, es una regla establecida ó como algo indiscutible, por el artículo 8º de esa ley, que el producido líquido, al efecto del tres por ciento, reconoce como gasto la suma fija de sesenta por ciento de las entradas.

Ese artículo 8º de la ley 5315, por consiguiente, si primeramente se dedica, por el artículo 14, esas entradas, con preferencia al pago de gastos, no puede establecer la prioridad del tres por ciento antes de haberse pagado ese gasto y el servicicio de las obligaciones hipotecarias.

Sr. Mitre—El servicio de las obligaciones hipotecarias, no es un gasto ordinario; es el pago anual por una parte del capital de la línea.

Sr. Pera (C. L.)—Es el primer servicio que hace.

Sr. Mitre—Las entradas de la línea, deducidos los gastos, dejan el producto líquido con el cual se hace el servicio de las obligaciones.

Sr. Pera (C. L.)—El gasto constante y fijo preferido, es siempre el servicio de las obligaciones.

Sr. Mitre—No confunda esto con los gastos.

Sr. Pera (C. L.)—Los servicios de las obligaciones son gastos de explotación, como puedo probarlo con el texto que por una coincidencia tengo á la mano.

Sr. Mitre—No es un gasto, como los dividendos no son gastos, tampoco, sino el interés que se paga por las acciones.

Sr. Pera (C. L.)—No se trata de dividendos.

Sr. Presidente—Permítanme los señores diputados: tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

Sr. Terán—Creo que el señor diputado por la Capital aceptará mi indicación, que consiste en dejar el artículo 14 en la forma en que está y colocando en el artículo 17, ó sea, en las disposiciones transitorias, una que diga: «Quedan incorporados al texto de la presente ley, como artículos tales y cuales, los artículos tales y cuales de la ley 3896, como asimismo, el artículo 8º de la ley 5315».

Ese artículo 8º se interpretará, entonces, de una manera uniforme y también el sentido que deberá dársele.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

He dicho que el servicio de las obligaciones es un gasto, y que esta tesis está sustentada por un texto: el texto es del señor Schneidewind, profesor de la facultad y jefe de la dirección de vías y comunicaciones, cuya obra titulada «TEORÍA DE LAS TARIFAS» tengo á la mano, estando dispuesto á entregarla á secretaría, para que lea la parte pertinente, si ello fuese necesario.

Dice lo siguiente en el capítulo sobre las *Bases legales de las tarifas*: «*Los gastos de explotación* se componen de varias partidas: Primero, del gasto proveniente de los *intereses y amortización* del capital invertido».

Me parece que no puede ser más concluyente la cita. Entonces, tiene mucha razón el señor diputado por Tucumán, cuando dice que ese tres por ciento de las utilidades líquidas, debe fijarse después de deducidos los gastos de explotación, á lo que agregaré por mi cuenta que estando calculados por la ley 5315 los gastos de explotación en el 60 por ciento del producido bruto aunque esto sea á todas luces exajeradísimo no puede exigirse que los ferrocarriles del estado—que no han sido hechos con fines de lucro sino con el propósito de favorecer los intereses generales,—no puede, repito, exigirse por ley que los ferrocarriles del estado impongan como primera condición para poder determinar el *quantum* de las utilidades, esta extorsión del 60 por ciento, que no existe ni se permite en ninguna parte ni en ley ni en contrato alguno de los ferrocarriles existentes en el país.

Ahora bien: tratándose de líneas del estado, es evidente que éste tiene el derecho de fijar sus propias tarifas y que éstas pueden entonces reducirse al *mínimum* de lo suficiente para cubrir

los gastos de explotación, en cuyo caso sería completamente inútil la modificación del artículo propuesto.

Por estas razones creo que debe reservarse la consideración de este asunto del tres por ciento de las utilidades para cuando llegue el momento de tratar el destino que debe darse á las mismas, si es que alguna vez llega el caso de pensar en el destino que deba darse al sobrante de las utilidades problemáticas de los ferrocarriles del estado.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

Creo que la indicación del señor diputado Terán resuelve la dificultad votando este artículo como está, y agregando en el 17, donde dice: «quedan incorporados al texto de la presente ley» tales artículos, «y el artículo 8º de la ley 5315», porque de esta manera queda resuelta la cuestión sin dificultad de ningún género y con criterio uniforme.

Sr. Presidente—Habiendo quedado la cámara sin número, la invito á pasar á cuarto intermedio.

—Se pasa á cuarto intermedio, siendo las 7 y 10 p. m.

SEPTIEMBRE 23 DE 1908

46ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 24ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraza, Bejarano, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Cariés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crouzeilles, Doyhenard, Drago, Escobar, Ferrer, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Gigena, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López Mañán, Luro, Martínez, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell. — **Con aviso:** Barraquero, Campos, Carbó, Crespo, Fernández, Fonrouge, García (L.), Guido Lavalle, López, Maza.—**Sin aviso:** Argerich, Cariés (C.), Day, Freyre, Garrido, Ibáñez, Múgica, Terrosa, Varela.

SUMARIO N.º 46

1

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de guerra por $ 428.871,61 para el **pago de sueldos, pensiones, pasajes, etcétera.**

2

Comunicaciones del Senado.

3

Despacho de las comisiones.

4

Diversas **peticiones particulares.**

5

Moción de preferencia respecto de un proyecto de ley sobre construcción de un **puerto en el Quequén.**

6

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley en revisión relativo al establecimiento de **concursos de cultura física.**

7

Proyecto de ley, por el señor diputado A. C. Escobar y otros, acordando **pensión á la** señora Martina Chilabert de Doyhenard.

8

Proyecto de ley, por el señor diputado E. Revilla y otros, acordando un subsidio de 6000 pesos para gastos de **inauguración de la escuela normal del Azul.**

9

Moción de preferencia en favor de un despacho de la comisión de obras públicas relativo á la construcción de un **ferrocarril del Rosario á Córdoba.**

10

Moción para tratar con preferencia varios despachos acordando **pensiones.**

11

Termina la consideración del despacho de la comisión de legislación en el proyecto de ley creando la **administración general de los ferrocarriles del estado.**

12

Se repite la moción para dar preferencia al proyecto de ley relativo á la construcción del **puerto del Quequén**, y es aprobada. Y se aprueba otra para tratar en seguida el proyecto de ley relativo á la creación de la **dirección general de los ferrocarriles del estado.**

13

Aprobación del despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á contratar la construcción de un **puerto de ultramar en el Quequén Grande.**

14

Se resuelve tratar en la proxima sesión el proyecto de ley relativo **al aumento de capital** del Banco de la nación argentina.

15

Consideración del despacho de la comisión de legislación en el proyecto de ley creando la **dirección general de ferrocarriles del estado.**

16

Aprobación sobre tablas de un proyecto de ley presentado por el señor diputado Pedro O. Luro, autorizando al Poder ejecutivo á mandar practicar estudios para un **puerto de ultramar en Mar del Plata.**

—En Buenos Aires, á 23 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión, con asistencia del señor ministro de obras públicas, don Ezequiel Ramos Mexía, á las 4 y 10 p. m.

1

CRÉDITO SUPLEMENTARIO

Buenos Aires, septiembre 18 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad remitiendo el adjunto proyecto de ley, por el que se abre un crédito suplementario al departamento de guerra por la cantidad de cuatrocientos veintitrés mil ochocientos setenta y un pesos con sesenta y un centavos moneda nacional ($ 428.871,61 m/n), con destino al abono de créditos pertenecientes á ejercicios vencidos originados por sueldos, pensiones, pasajes, fletes y otros gastos de sostenimiento del ejército.

Las razones que han mediado para no ser cubiertas las erogaciones á que se hace mérito las hallará explicadas vuestra honorabilidad en la nota y relación del ministerio de guerra que se acompaña.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Abrese un crédito suplementario al departamento de guerra por la cantidad de cuatrocientos veintitrés mil ochocientos setenta y un pesos con sesenta y un centavos moneda nacional ($ 428.871,61 m/n) con destino al pago de créditos originados por sueldos, pensiones, pasajes, fletes y otros gastos de sostenimiento del ejército, pertenecientes á ejercicios vencidos.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

Buenos Aires, agosto 7 de 1908.

A S. E. el señor ministro de hacienda doctor Manuel M. de Iriondo.

Señor ministro:

Tengo el agrado de dirigirme á V. E. acompañando, á los efectos del acuerdo de fecha 10 de junio próximo pasado, tres legajos numerados 1, 2 y 3, compuestos de (669) seiscientos sesenta y nueve expedientes de cobro por un valor total de ($ 428.871,61 m/n) cuatrocientos veintitres mil ochocientos setenta y un pesos y sesenta y un centavos moneda nacional.

La relación que los acompaña, demostrará á V. E. que los expresados créditos son originados por sueldos, pensiones, pasajes, fletes y otros gastos de sostenimiento del ejército, y pertenecen todos á ejercicios vencidos.

La razón de la existencia de estas deudas, se explica en su mayor parte por la insuficiencia de las partidas de presupuesto de guerra á que debían imputarse; otras partidas, en cambio, arrojaron saldos que no fué posible emplear, por estar en trámites los expedientes ó aún no iniciados en la fecha en que por el ministerio de la ley debe clausurarse el ejercicio del presupuesto del año anterior.

Al dejar fundado con lo expuesto el presente pedido de crédito suplementario, me es grato saludar á V. E. con mi consideración más distinguida.

Rafael M. Aguirre.

(*A la comisión auxiliar de presupuesto*).

2

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley concediendo autorización al señor Juan Carlos Calastremé para construir un puerto frente á Posadas.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley ampliando en 80.000.000 de pesos moneda nacional la emisión de títulos acordados por las leyes números 4270, 4840, 4569 y 5050, con destino á construcciones y reparaciones de los edificios de los colegios nacionales.—(*A la comisión de instrucción pública*).

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir 69.314,53 pesos moneda nacional y 413,50 pesos oro sellado en el pago de diversos créditos.—(*A la comisión auxiliar de presupuesto*).

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á establecer colegios nacionales de instrucción secundaria en las ciudades de Gualeguaychú (Entre Ríos), Azul y Chivilcoy (Buenos Aires) y Río Cuarto (Córdoba). —(*A la comisión de instrucción pública*).

—Proyecto de ley, modificado, abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda por 23 964,39 pesos para el pago de cuentas atrasadas.—(*A la comisión auxiliar de presupuesto*).

—Proyecto de ley aumentando la jubilación de Juan Gaibisso.—(*A la comisión de peticiones*).

—Proyectos de ley acordando pensión á las siguientos personas: María Luisa, Amelia Sara, Cora, Manuela, Laura Olazábal y Manuela Olazábal Gómez, María Collado de Rua, Magdalena Iglesias de Pedeville, Julia Buzo de Castro é hijas solteras, Concepción Díaz de Vivar de Cavia.—(*A la comisión de peticiones*).

SANCIONES DEFINITIVAS:

—Proyecto de ley exonerando del pago de impuestos nacionales á los materiales destinados á la construcción de la línea del ferrocarril Midland de Buenos Aires.—(*Al archivo*).

3

DESPACHO DE LAS COMISIONES

PRESUPUESTO:

—Proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda por 84.447,28 pesos moneda nacional.

OBRAS PÚBLICAS:

—Proyecto de ley autorizando á la sociedad anónima Port Argentine Great Central Railways company limited á construir un puerto en San Borombón.

—Proyecto de ley autorizando al señor Miguel Mahon para construir y explotar una línea férrea entre Buenos Aires y el Puerto Militar.

—Proyecto de ley sobre prolongación de las líneas férreas acordadas por las leyes números 5540 y 5566; construcción de ramales del ferrocarril del Oeste y prolongación de la línea de Banderaló á Bagual.

PETICIONES:

—Proyecto de ley acordando las siguientes pensiones: Antonia Del Valle y Jonte, Lucrecia Centeno del Campillo, Teodoro, María, Ernestina y Juana Pizarro, Berta P. de Soldani, Emilia Villamayor de Racero, Camila del Río de Racero, Damiana, Candelaria y Dolores Méndez, Pascuala Ruperta García Osornio, Rosa Rodríguez Oliden, Plácida F. de Gorostiaga, Olegaria A. de Beltrán, Magdalena T. de García, Nemesio Santillán, Carmen S. de Durañona, Julia B. de Sueldo.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

4

PETICIONES PARTICULARES

—Manuel y Daniel Villafañe Iturrioz solicitan autorización para construir un puerto en la costa del Atlántico frente á la isla Verde, y un ferrocarril que partiendo del mismo punto llegue á la estación Anatuya, en la provincia de Santiago del Estero.—(*A la comision de obras públicas*).

—Mirón Mittelmann solicita autorización para construir y explotar un puerto frente al Rosario de Santa Fe y un ferrocarril desde el mismo punto hasta la provincia de Corrientes.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Ernesto Echegaray solicita exoneración de derechos de aduana para materiales destinados á una fábrica de cemento de Portland. (*A la comisión de presupuesto*).

—Francisco P. Moreno solicita permiso para aceptar una condecoración.—(*A la comisión de negocios constitucioales*).

—N. Rojas Acosta solicita un subsidio para la publicación de sus obras «Diccionario Botánico Argentino», «Estudios sobre la flora americana» y otras.—(*A la comisión de instrucción pública*).

—La sociedad Liga catequista solicita un subsidio para la construcción de un edificio. —(*A la comisión de presupuesto*).

—El cura rector de la iglesia de San Miguel Arcángel de Paraná solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Vecinos de Belgrano solicitan un subsidio para refaccion del templo de la localidad. —(*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad de San Vicente de Paul de Corrientes solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pension: José Arturo Scotto en representacion de doña Justa Rocamora de Bullan, Julia B. de Sueldo, Melchora D. de Capdevila.—(*A la comisión de peticiones*).

5

MOCIÓN

PUERTO DEL QUEQUÉN

Sr. de la Serna—Pido la palabra.

Voy á hacer moción para que se trate sobre tablas é inmediatamente después del asunto de ferrocarriles que está en discusión, un despacho de la comisión de obras públicas sobre construcción del puerto del Quequén.

Es un asunto sencillísimo, que no ha de tomar mucho tiempo á la cámara, y con el cual vamos á complacer á la región sur de la provincia de Buenos Aires, que está deseosa de obtener esta sanción, y tratándolo hoy, daremos tiempo á que el Senado pueda despacharlo en las sesiones de este año.

—Apoyado.

Sr. Meyer Pellegrini—Pido la palabra.

La cámara ha votado en sesiones anteriores una moción de preferencia á favor de los asuntos de obras públicas que tienen sanción del Senado. El señor diputado por Córdoba doctor Roca, reiteró esta moción en la penúltima sesión, á la cual manifestó la presidencia que eso ya estaba votado y debía cumplirse.

Sr. Presidente—Ahora se ratifica.

Sr. Meyer Pellegrini—Yo no tendría inconveniente en acompañar al señor diputado en su moción si la modificara en el sentido de que el asunto á que ella se refiere fuera tratado después de estos asuntos de obras públicas que tienen sanción del Senado.

Sr. de la Serna—¿Cuántos son estos asuntos?

Sr. Secretario Ovando — Son cinco.

Sr. Meyer Pellegrini—Entre los cuales hay obras de interés general, como las líneas telegráficas de Santa Fe.

Sr. de la Serna—Me dicen que entre estos asuntos está incluído uno que ha de tomar mucho tiempo á la cámara. Por eso, y en vista de que el asunto á que refiere mi moción puede despacharse en pocos momentos, no puedo aceptar la indicación del señor diputado.

Sr. Presidente—De manera que la moción es para tratar sobre tablas el proyecto sobre puerto del Quequén con preferencia á todo otro asunto.

Sr. Meyer Pellegrini—Hago notar que estamos en la misma sesión en que la cámara resolvió tratar sobre tablas esos despachos de obras públicas.

Sr. Lacasa — Precisamente porque estamos en las últimas sesiones, es urgente tratar el proyecto de puerto en Quequén, que ha de beneficiar á toda la región sur de la provincia, que lo espera ansiosamente.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Yo no he de oponerme á la moción que se ha hecho, pero quiero hacer notar á la honorable cámara que ya se ha resuelto tratar sobre tablas varios despachos sobre créditos suplementarios, entre los cuales existe uno al ministerio de hacienda para pagos de sueldos á los peones de la aduana; y que estos infelices, que prestan sus trabajos penosos, están sin cobrar los sueldos á que tienen derecho. Después que se tratara los créditos suplementarios, por mi parte, como miembro de la comisión de obras públicas, no tendría inconveniente en informar sobre el puerto del Quequén.

Sr. de la Serna—Pido que se vote mi moción, señor presidente.

Sr. Presidente — Se va á votar la moción formulada por el señor diputado de la Serna para tratar sobre tablas el proyecto de puerto del Quequén, con prioridad á todas las otras mociones sobre tablas acordadas anteriormente.

Sr. Van Gelderen — No vamos á votar en esa forma.

Sr. Presidente—Perfectamente; vote en contra.

Sr. Van Gelderen—Pero es que tal vez pudiéramos ponernos de acuerdo con el señor diputado.

Sr. Presidente—Es que el señor diputado no acepta.

Se va á votar la moción del señor diputado de la Serna.

—Se vota la moción y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—La moción del señor diputado ¿importa dejar en suspenso el asunto que estamos tratando?

Sr. de la Serna—No, señor.

Que se trate del puerto del Quequén después de terminar con los artículos que faltan del proyecto de ferrocarriles.

Sr. Van Gelderen—¿Que se ha resuelto?

Sr. Presidente—Se tratará el asunto de la moción del señor diputado de la Serna una vez que se haya concluido con el despacho en discusión.

6

CULTURA FÍSICA

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

Se ha dado cuenta de que el Senado ha devuelto con modificaciones el proyecto estableciendo concursos de cultura física.

Como se trata de un proyecto sancionado por la Cámara de diputados que ha sido modificado por el honorable Senado, lo cual hace que no presente ninguna dificultad, voy á permitirme hacer indicación á la cámara para que apruebe una moción de preferencia, sin anteponerla á ninguna de las ya sancionadas, con el objeto de que este asunto no vaya á quedar para el año entrante.

—Apoyada esta mación, se vota y es aprobada.

7

PENSIÓN

SEÑORA MARTINIANA CHILABERT DE DOYNENARD

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Concédese la pensión mensual de 400 pesos moneda nacional á la señora Martiniana Chilabert, viuda de Doyhenard y á sus hijas solteras, hija y nietas respectivamente, del guerrero del Brasil coronel don Martiniano Chilabert.

Art. 2° El gasto que demande el cumplimiento de la presente ley, se hará de rentas generales con imputación á la misma, mientras no se incluya en la ley general de presupuesto.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

M. Carlés.—J. A. Costa.—A. C. Escobar.—José I. Arias.

Sr. Escobar—Señor presidente:

Los diputados que firman el proyecto que acaba de leerse, han tenido en consideración los innumerables servicios prestados al país por el coronel Chilabert, y como un acto de justicia, creen que la cámara no puede dejar de prestarle su aprobación.

Chilabert combatió junto con Lavalle, mandó la artillería triunfante en Ituzaingó, fué fundador del 1° de artillería, profesor de matemáticas en la universidad, etc., etc. No enumeraré en estos momentos los diversos cargos ocupados por Chilabert, en los que dejó una estela luminosa de consagración, inteligencia y patriotismo, y me limito solamente á pedir á mis honorables colegas el apoyo necesario, para que el proyecto presentado pase á estudio preferente de la comisión respectiva.

He terminado.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

8

SUBSIDIO

ESCUELA NORMAL DEL AZUL

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Acuérdase á la sociedad de fomento de fiestas de la escuela normal del Azul la suma de seis mil pesos moneda nacional ($ 6.000) para los gastos que demanden las fiestas de inauguración de la escuela normal que se efectuará el 14 de noviembre próximo.

Art. 2°. Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3°. Comuníquese, etc.

Enrique Revilla.—Juan Carlos Crouzeilles.—Félix Rivas.—Antonio Santamarina.

Sr. Revilla—Pido la palabra.

La ciudad del Azul inaugurará el 14 de noviembre próximo su escuela normal y con ese motivo van á ser invitadas las autoridades nacionales y provinciales, para lo cual la recepción debe estar de acuerdo con la importancia del acto, lo que exige desembolsar una cierta suma que el vecindario tiene ya reu-

nida en parte, pero que es insuficiente. Este es el motivo del proyecto.

Pero como hay que acordar pronto la suma, yo pediría que este asunto fuera tratado sobre tablas en el orden de las preferencias ya votadas.

—Se aprueba la moción del señor diputado por Buenos Aires.

9

MOCIÓN

FERROCARRIL DEL ROSARIO Á CÓRDOBA

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Simplemente para salvar una omisión. Ha quedado sin tratarse una de las concesiones de ferrocarriles entre el Rosario y Córdoba, pedida por la empresa de los ferrocarriles de Santa Fe.

Solicito que en el orden de las preferencias se trate sobre tablas este asunto, cuando llegue la oportunidad.

—Suficientemente apoyada, se vota y aprueba la moción del señor diputado por Santa Fe.

10

MOCIÓN

DESPACHO DE PENSIONES

Sr. Voces Giménez—Pido la palabra.

La secretaría ha dado cuenta de que la comisión de peticiones se ha expedido en algunas solicitudes de pensión.

Hago moción para que se traten sobre tablas en el orden de las preferencias.

Son dos ó tres despachos que ocuparán pocos minutos á la cámara.

—Suficientemente apoyada, se vota y aprueba la moción del señor diputado por Santa Fe.

11

ADMINISTRACIÓN

DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sr. Presidente—Se va á pasar á la orden del día.

Continúa la discusión del proyecto de ley relativo á la administración de los ferrocarriles nacionales, que quedó pendiente en el artículo 14.

Sr. Secretario Ovando—Se ha propuesto modificar ese artículo en los siguientes términos:

«El producido de la explotación de los ferrocarriles del estado, con excepcion del tres por ciento de las utilidades líquidas que será aplicado á los fines indicados en el artículo 8º de la ley 5315, se destinará en primer término al servicio de las obligaciones hipotecarias y al pago de los gastos de administración, debiendo invertirse el producto, una vez satisfechos aquellos gastos, en obras nuevas destinadas á los mismos ferrocarriles, renovación del material, compra de tren rodante, etc., de acuerdo con los presupuestos formulados de conformidad al inciso 4º del artículo 3º, y sin perjuicio de las facultades conferidas al Poder ejecutivo por esta ley.»

Sr. Terán—Pido la palabra.

Al final de la sesión de ayer, el señor ministro, conjuntamente con el señor diputado por la Capital ingeniero Mitre, quedaron conformes en la fórmula que yo propuse para solucionar las dificultades, ó sea estableciendo en las disposiciones transitorias de este proyecto un artículo por el cual se declaraba aplicable el artículo 8º de la ley 5315, que es el que se refiere precisamente al tres por ciento con que se debe contribuir por parte de las empresas de ferrocarriles á la construcción de los caminos y puentes que dan acceso á las estaciones de los mismos.

Apesar de esta conformidad manifestada por el señor ministro y también á última hora, por el señor diputado por la Capital, me parece que el artículo tal cual está redactado en la ley 5315 contiene disposiciones que no son aplicables á los ferrocarriles del estado, como es la exoneración de derechos á la introducción de materiales para la explotación, porque eso lo tiene ya un ar-

tículo especial del despacho de la comision de legislación.

En consecuencia, creo que se concilian perfectamente las distintas opiniones y se pone tanto á las empresas particulares como á las empresas nacionales en un pie de absoluta igualdad y de criterio uniforme, dejando el artículo 14 como está y agregando otro con el número 15 en esta forma: «El tres por ciento del producido líquido de los ferrocarriles del estado será depositado por el Poder ejecutivo en la cuenta especial y á los mismos efectos que se establecen en el artículo 8º de la ley 5315, debiendo calcularse el referido tres por ciento en la forma determinada en dicho artículo».

En esa forma todo queda consultado, y el criterio de aplicación de la ley 5315 vendrá á ser el mismo para los ferrocarriles del estado y ferrocarriles particulares.

Sr. López Mañán—La comisión no tiene inconveniente en que se acepte la redacción que propone el señor diputado Terán, en forma de nuevo artículo con el número 15, dejando subsistente el 14.

Sr. Padilla—Yo creo que el artículo 14 del despacho de la comisión fué votado ya por la cámara y rechazado, y que entra en substitución el propuesto por el señor diputado Mitre.

No me opongo al nuevo artículo, dejando subsistente el 14; simplemente hago la observación.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

Entiendo que la mayoría de la cámara parecía estar de acuerdo con la indicación que había hecho el señor di putado Mitre ó el señor diputado Candioti antes que él, de que se agregara el tres por ciento para los caminos. Me parece que si por parte de la comisión hay conformidad en este agregado, debe votarse el artículo 14 en la forma en que estaba, porque sino, la ley quedaría trunca.

Sr. Presidente—Según informa la secretaría, el artículo 14 no está votado.

Sr. Terán—No está votado, y la proposición que he hecho es que quede el artículo 14 tal como lo presenta la comisión, y que se incorpore como artículo 15 el artículo 8 de la ley número 5315.

Sr. Ortiz (I.)— No es lo mismo, señor diputado.

Yo hago mía la modificación propuesta por el señor diputado Mitre.

Varios señores diputados—Es lo mismo.

Sr. Ortiz (I.)—Si es lo mismo, la cámara puede votarla con confianza.

Sr. Presidente—La presidencia desea saber si la comisión mantiene el artículo 14.

Sr. López Mañán—Sí, señor presidente, en la inteligencia de que se complementa este artículo con el propuesto ahora, que concilia todas las opiniones.

Sr. Presidente — Eso vendrá después.

Ahora se va á votar el artículo 14 tal cual lo propone la comisión.

Sr. Candioti—¿Me permite el señor presidente?

El artículo 14 establece que el producido de los ferrocarriles del estado se destinará exclusivamente á tales y cuales fines. La palabra *exclusivamente* excluye cualquier otro agregado como el que se propone.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo sin la palabra *exclusivamente*.

Sr. Ministro de obras públicas Puede ponerse *en primer término*.

Sr. Presidente—Se votará así.

—Se lee:

«El producido de la explotación de los ferrocarriles del estado se destinará en primer término al servicio de las obligaciones hipotecarias y al pago de los gastos de administración, debiendo invertirse el remanente del producido, una vez producidos aquellos gastos, en obras nuevas destinados á los mismos ferrocarriles, renovación de materiales, compra de tren rodante, etc., de acuerdo con los presupuestos formulados de conformidad al inciso 4º del artículo 8º y sin perjuicio de las facultades conferidas al Poder ejecutivo por esta ley».

Sr. Ortiz (A.)—Hago moción para que si es rechazado este artículo, se vote en la forma propuesta por el señor diputado Mitre.

Sr. Presidente—Perfectamente.

—Se vota el artículo leído, y resulta afirmativa.

Sr. Secretario Ovando—El nuevo artículo propuesto dice: «El tres por ciento del producto líquido de los ferro-

carriles del estado será depositado por el Poder ejecutivo en la cuenta especial, y á los mismos efectos que se establece en el artículo 8° de la ley número 5315, debiendo calcularse el referido tres por ciento en la forma determinada en dicho artículo».

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Yo estoy conforme con este artículo, menos en la última parte que dice: «debiendo calcularse el referido tres por ciento en la forma determinada en dicho artículo».

Una cláusula establecida en el artículo 8°, consiente ó permite á las empresas particulares el derecho de deducir el sesenta por ciento de las entradas para gastos de explotación.

Pero ese derecho no debe hacerse extensivo á los ferrocarriles del estado.

Yo admito la deducción del tres por ciento de las utilidades para puentes y caminos, pero entendiendo por utilidades únicamente las que queden como sobrante, una vez hecho el servicio de las obligaciones que tenga el ferrocarril y cubiertos los demás gastos especificados en el artículo 14; pero no puedo aceptar que ese tres por ciento se compute en la misma forma que pueden hacerlo las empresas particulares favorecidas por el artículo 8°.

Eso del tres por ciento es una imposición hecha á los ferrocarriles particulares como una compensación de los beneficios especiales consignados en el mismo: entre las cuales figura el sesenta por ciento de las entradas como un beneficio y no una obligación.

Por el artículo 19 de la ley, los ferrocarriles existentes tienen derecho de acogerse á los beneficios del artículo 8° que no consisten únicamente en la exención de los derechos aduaneros, nacionales, provinciales, etc. sino también en el derecho de deducir el 60 % para gastos puesto que en casi todas las concesiones los gastos han sido estipulados en un 50 %, y aún en un 47 % de las entradas, como consta de la última memoria oficial del ferrocarril Andino, en la que se declara que no se ha invertido más del 47 al 48 % del producido, para gastos de explotación.

Desearía que el señor miembro informante de la comisión me dijera si ha de entenderse, tal como quedaría redactado el artículo, que el 3 por ciento de las utilidades será deducido una vez cubiertos los gastos de explotación; cualesquiera que estos sean pero sin que la deducción puede excederse un centavo más de lo gastado en realidad. En este sentido lo aceptaría; en otro, nó.

Sr. Lopez Mañán — Pido la palabra.

Sr. Presidente — Permítame el señor diputado. Vamos á votar previamente si se considera en seguida este artículo ó si ha de pasar á comisión como lo establece el reglamento.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

Sr. Lopez Mañán—La comisión ha entendido poner bajo una regla de perfecta igualdad en esta materia á los ferrocarriles del estado con las empresas privadas, y al establecer el criterio que ha fijado la ley 5315, procura la ventaja de definir un punto que puede prestarse á múltiples interpretaciones, como lo prueba lo que ha dicho el señor diputado.

Propiamente, el 3 % recae sobre lo que se entiende por entradas netas, y en el fondo, la observación del señor diputado no tiene mayor alcance en la práctica, desde que el mismo artículo 8° de la ley 5315 establece que ello sea sin perjuicio de las cantidades extraordinarias que el Congreso vote para el mismo destino de puentes y caminos. Si resultara, pues, que el cálculo que establece la disposición proyectada hiciera insuficiente la suma, el Congreso votará lo necesario para cubrir la diferencia. De manera que esto, poco importa, ni tiene las consecuencias que se le quieren atribuir.

Por estas razones, creo que no vale la pena de establecer un criterio distinto, que podría determinar la anarquía en la comisión administradora.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Entiendo que lo que ha querido establecerse en el proyecto es que los ferrocarriles del Estado se encuentren en las mismas condiciones que los ferrocarriles particulares en cuanto á las obligaciones y no en cuanto á los beneficios; sería incongruente, de todo punto de vista, que á los ferrocarriles del estado se les impusiera, por una parte, la obligación de entregar el tres por ciento de sus utilidades, mientras que por otra, se les dejara el derecho de cedu-cir el 60 por ciento del producido, aun-

que no inviertan más que el 40 % en los gastos de explotación.

Votado el artículo en los términos del agregado, no se realizarían los fines que se han tenido en cuenta al proponer el proyecto, puesto que, si por una parte se establece la obligación de entregar el 3 por ciento de los beneficios, por otra se da á la administración de los ferrocarriles del estado el derecho de destinar el 60 por ciento del producido bruto para gastos, lo que sería más que un beneficio, una verdadera enormidad.

Por otra parte, el que el 3 por ciento se cobre sin perjuicio de lo que el gobierno destine para vías y comunicaciones, no tiene nada que ver con el fondo del proyecto pero que no tiene otro objeto que equiparar las obligaciones y no los beneficios de los ferrocarriles todos del país.

Yo no aceptaré jamás que á los ferrocarriles del estado se les conceda el derecho de lucrar con las entradas, de sus líneas las que no deben producir más de lo necesario para cubrir los gastos directos y indirectos de la explotación.

No se salva entonces la dificultad con la explicación dada por el miembro informante de la comisión, puesto que si por un lado esos ferrocarriles dan el 3 por ciento y por otro se les da la facultad de destinar el 60 por ciento del producido para gastos de explotación, cantidad que, como he dicho y lo repito, no ha sido gastada por el ferro carril Andino, como consta en documentos oficiales (y el señor ministro presente puede ratificar el dato); por otro lado ganarían la diferencia del 48 por ciento real al 60 por ciento autorizado lo que es algo más que el 3 por ciento acordado por el artículo en cuestión.

Lo razonable sería prescindir de las cláusulas especiales para ferrocarriles particulares contenidas en el artículo 8, y si se quiere equiparar los ferrocarriles del estado á los ferrocarriles particulares y establecer desde luego lo siguiente: satisfecho el gasto de explotación, si hubiesen utilidades, entregarán el 3 por ciento de las mismas para puentes, caminos, sin mentar absolutamente para nada el artículo 8 de la ley 5315, que no se refiere á los ferrocarriles del estado, sino principal y diría mejor exclusivamente, á los ferrocarriles particulares, supuesto que es una ley reglamentaria de las concesiones hechas por el Congreso y no de los ferrocarriles del estado que no necesita de dichas concesiones sino de una simple autorización al Poder ejecutivo.

Sr. Terán—Pido la palabra.

Para una simple aclaración.

Es cuestión de interpretación del artículo, que no tiene otro fin ni otro móvil que destinar una parte determinada de las utilidades que den los ferrocarriles nacionales á un objeto especial. Dentro de los intereses públicos nos vamos á encontrar en exacta condición.

Si el artículo 14 destina ese remanente para la construcción de nuevas vías férreas, estamos desempeñando con él una de las primeras misiones del estado, que es la de ampliar estas líneas férreas para satisfacer el concepto fundamental de una red completa y bien atendida dentro de la república.

De ese tres por ciento que se va á tomar á estos ferrocarriles, considerándolos en este particular en las mismas condiciones que las empresas privadas, si ese porcentaje pudiera contribuir con una insignificancia mayor ó menor á la construcción de los puentes y caminos, lo que los ferrocarriles perdieran estaría compensado con el excedente consiguiente, que sería destinado, de acuerdo con el artículo 14, á la ampliación de la red de los ferrocarriles nacionales y á la realización de otros servicios públicos que ese mismo artículo 14 establece.

Por consiguiente, no debe alarmarse la cámara del hecho de que pueda producirse alguna diferencia, según la forma de hacerse el cálculo de utilidad; lo que á ese pequeño excedente se le tomara, en el peor de los casos, sería aplicado dentro de los intereses de la ley misma, es decir, en obras de verdadero interés nacional.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Me veo obligado á insistir, porque quiero dejar claramente establecido el concepto de lo que es la explotación de un ferrocarril del estado, completamente diferente de la que hace, como empresa, todo ferrocarril particular. El ferrocarril particular tiene como principal objeto el lucro de la empresa misma, aunque sea perjudicando los intereses generales.

Tiene su base en el negocio y procura usufructuar su concesión en la forma más amplia y provechosa, aunque sea perjudicando los intereses generales; mientras que el ferrocarril del es-

tado es todo lo contrario: consulta, en primer término, los intereses generales, aunque sea sacrificando los intereses de la línea, como empresa.

Vuelvo á repetirlo: si se concede al ferrocarril del estado el derecho de equipararse á los ferrocarriles particulares en los beneficios, se habrá incurrido en el absurdo de establecer, por una parte, una ley de igualdad en los beneficios de los ferrocarriles del estado, y por otra, una ley de desigualdad contra los beneficios que debiera recibir el público de los mismos.

En cuanto al sesenta por ciento, estarían equiparados en el nombre á los ferrocarriles particulares; pero en cuanto á las utilidades en el hecho serían siempre nulas, supuesto que no dejarían margen para obtenerlas las tarifas autorizadas dentro del límite mínimo que tendrían necesariamente, comparadas con las de los ferrocarriles particulares.

No se obvia, pues, la dificultad con el temperamento propuesto por el autor del artículo, mientras que se salvaría todo inconveniente estableciendo que una vez hecho el servicio de los títulos hipotecarios, si los hubiere, y cubiertos los gastos de las utilidades que queden, se dedique el tres por ciento al destino indicado.

Sr. Presidente—Se votará el artículo propuesto.

—Afirmativa.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Voy á pedir la reconsideración del artículo 9º, que considero ha sido sancionado sin prestarle bastante atención, y que en su reemplazo se coloque el artículo que figura bajo el número 15.

El artículo 9º establece: «Desde la promulgación de la presente ley, los tribunales no admitirán contra los ferrocarriles de propiedad de la nación, acciones que tengan por objeto la reivindicación de las tierras que ocupen con sus vías, estaciones, talleres, galpones de carga, etc., y los reclamos de los particulares que funden su intención en la propiedad anterior de dichas zonas de terreno, se resolverán en el pago de las indemnizaciones que procedan».

Ahora bien; para que la demanda de la indemnización prospere, es menester previamente ventilar la acción reivindicatoria que bonifique la propiedad del terreno reclamado, porque justamente es uno de los objetos de la acción reivindicatoria, justificar el derecho de propiedad que se tiene sobre el suelo que se reclama.

Por otra parte, el artículo 15 declara de utilidad pública y sujetas á expropiación las tierras que se ocupan con las vías, estaciones, talleres, galpones de carga, etc., de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la nación, siendo á cargo de la administración creada por la ley, gestionar, en su caso, la expropiación, de conformidad con la ley de la materia.

Es sabido que con arreglo á esta ley, desde el momento que se haga por la empresa el depósito de lo que ésta considere el precio del terreno, se le entrega la posesión de él; de manera que no afecta absolutamente en nada el que se deduzcan todas las acciones reivindicatorias que se quieran, desde que la empresa tiene ya el terreno ocupado por sus vías.

Así es que podemos eliminar el artículo 9º, que viene á ser un atentado contra el derecho de los particulares á deducir los reclamos judiciales que les correspondan, y reemplazarlo por el artículo 15, que establece la verdadera teoría, declarando de utilidad pública todo terreno que haya de ser ocupado por una línea de ferrocarril.

Por consiguiente, hago moción de reconsideración del artículo 9º, para que se coloque en su reemplazo el artículo 15.

—Se pone en discusión esta moción.

Sr. Crouzeilles—Deseo saber si esta moción ha tenido el apoyo necesario.

Entiendo que toda moción de reconsideración necesita un tercio de votos para ser apoyada y dos tercios para ser votada.

Sr. Padilla—¿Podría decirnos el señor secretario si hay alguna disposición reglamentaria al respecto?

Sr. Secretario Ovando—Se necesitan dos tercios de votos.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

La comisión al proyectar este artículo ha procedido por razones de un orden tan evidente, que creo que el señor diputado no insistirá en su indicación, una vez que se haga cargo del problema de

carácter práctico que tiende á solucionar el artículo 9º.

La situación de los ferrocarriles del estado, por un cúmulo de circunstancias que son conocidas de todos los señores diputados, como que se fueron haciendo como un favor á los territorios que han ido atravesando, es que no tienen el título adquisitivo del dominio, es decir, la materialidad misma del documento en que constan las adquisiciones, porque cuando los ferrocarriles del estado fueron proyectados, todos los particulares se apresuraron á ofrecer gratuitamente la tierra necesaria para la colocación de las vías, y se entró después á la ocupación real de esas tierras, sin cuidarse de llenar las formalidades de escrituración.

No digo que en absoluto no tengan título alguno, pues, á pesar de no poseer todos, tienen un número considerable de ellos; pero tienen incompleta la serie de los títulos parciales en que constan esas adquisiciones.

Esta situación crea un inconveniente práctico al suscitar la desconfianza de los prestamistas de dinero con garantía real, no porque tengan siquiera la sospecha de que el poseedor es detentador injusto, sin ningún título, sino porque temen la amenaza de las acciones infundadas que puedan promoverse, de las acciones reivindicatorias, que se intentan á veces sin mayor razón, con el sólo objeto de buscar un lucro casual y por sorpresa.

Es esto, precisamente, lo que se ha querido evitar respecto de los ferrocarriles del estado; y aunque todo el país, todo hombre de mediano buen sentido, debe comprender que el estado no ha de detentar indebidamente un pedazo de suelo, el acreedor, sin embargo, antes de facilitar un crédito real sobre esa tierra, exige el perfeccionamiento del título, es decir, la formación del instrumento traslativo del dominio.

Entonces la comisión, no para dar título al ferrocarril que lo puede hacer reconocer en cualquier momento parando la acción reivindicatoria por una contrademanda,—sino para infundir confianza al acreedor y quitar el temor al ejercicio de la reivindicación, ha establecido este precepto: ninguna acción reivindicatoria se admitirá contra los ferrocarriles del estado, porque si esta acción se intentase, el resultado final del juicio sería el ejercicio de una acción de daños y perjuicios, de acuerdo con la ley civil.

El artículo 15 con que el señor diputado quiere reemplazar al artículo 9, no tiene absolutamente ese efecto, porque el artículo 15 legisla para el futuro, se refiere á las nuevas extensiones del ferrocarril, y si bien es de creer que todos los ferrocarriles existentes se construyeron amparados en la ley de expropiación, es notorio que las expropiaciones no se han realizado en la totalidad de los casos, por no haberse hecho todas las testamentarías necesarias para adquirir unos cuantos metros de tierra muchas veces.

Esta disposición pone la base angular de todo un sistema, que es la inscripción del título, reproduciendo analógicamente y en la medida posible, un régimen inmobiliario, el régimen Torrens, que es perfectamente conocido hoy en la doctrina y aplicado con todo éxito en otros países, y que si bien no ha sido adoptado por nosotros, como ley civil, ha sido, no obstante, propuesto en un proyecto presentado en esta cámara por el ex diputado Galeano, sistema que tiene á su favor un elemento de seguridad en la confianza de que tanto se carece por nuestro Código civil.

Por estas razones y habiendo demostrado al señor diputado que este sistema no tiende sino á inspirar confianza á los acreedores, creo que no insistirá.

Sr Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Yo he apoyado la moción de reconsideración, pero no con el objeto de substituir el artículo 9 por el 15. Creo que en realidad, el artículo 9 necesita una reforma, ó más bien dicho, una supresión parcial. Conceptúo ese artículo como el autor de la moción de reconsideración, repugnante á la Constitución. No se puede cerrar las puertas de los tribunales á los que vengan á pedir justicia. Pero se puede establecer la forma que los tribunales han de resolver estas cuestiones; y se logra perfectamente el objeto que persigue la comisión y el que persigue también el señor diputado por Córdoba, eliminando la primer parte, que dice: «Después de la promulgación de la presente ley, los tribunales no admitirán contra los ferrocarriles de propiedad de la nación, acciones que tengan por objeto la reivindicación» diciendo, sencillamente: «Las acciones que tengan por objeto la reivindicación de los terrenos, que ocupan las vías, etc., de los ferrocarri-

les nacionales, se resolverán en el pago de las indemnizaciones que procedan».

Con ésto desaparece el temor que manifiesta la comisión y también se establece la forma de resolver la cuestión; mientras que en el otro caso prohibe que se deduzcan acciones de reivindicación. La reivindicación puede ser interpuesta, pero no se le entrega la propiedad al reivindicante, sino que se le indemniza, en una palabra, se hace efectiva la indemnización.

Creo que en esa forma se resuelve la cuestión, sin necesidad de suprimir todo el artículo y substituírlo con otro, que creo que no coincide bien con el propósito que la comisión ha establecido.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Para que pueda hacerse la demanda de indemnización por el dueño del terreno ocupado por un tercero, se requiere primero la acción de reivindicación. ¿Qué es lo que va á demandar? La propiedad; y en reemplazo de la cosa, la indemnización. Por lo demás, todo esto de que puede demandarse el precio, ya está dicho en el Código civil. El poder público puede ocupar las cosas particulares, cuando es de urgencia su ocupación, indemnizando el valor de ellas. Eso está dicho en un artículo del código.

Pero á mayor abundamiento, viene el artículo 15, que declara expresamente de utilidad pública todos los terrenos ocupados por las vías, estaciones y depósitos. Esto quiere decir que sobre los terrenos ocupados ya por el ferrocarril, no puede demandarse la posesión. Se demanda la propiedad, pero no la posesión, al único objeto de la indemnización del valor de la cosa. Pero para pedir la indemnización del valor de la cosa, hay que justificar que se es el dueño de la cosa. Y la acción de reivindicadión tiene por objeto, precisamente, justificar la propiedad. En cuanto á los efectos, la acción reivindicatoria puede tener el de devolver la cosa á su primitivo dueño, pero no cuando la cosa está sujeta á una acción de expropiación, como lo declara el artículo. Decretada la utilidad pública de la cosa, no vuelve la posesión de ella á su dueño. El gobierno ocupa y no tiene más que depositar el precio, para que se le otorgue el título.

Se dice que la falta de títulos puede ser un inconveniente para los acreedores. Yo no sé de qué acreedores trata la comisión.

Aquí estamos tratando de una ley de ferrocarrriles de la nación, que no tiene nada que hacer con los acreedores de no sé quién.

Sr. Lópes Mañán—Con los acreedores hipotecarios, una vez que se hagan las hipotecas ó emitan los debentures.

Sr. Ferrer—Pero que perfeccione sus títulos la nación, pague lo que deba y disponga después de la cosa propia.

Si tiene en sus manos la nación el derecho de expropiar para adquirir los terrenos ¿por qué ha disponer de lo ageno é hipotecarlo? Porque le falta título, la nación viene á prohibir que se la demande, *quia nominor leo.*

Para que los acreedores no opongan dificultades, se prohibe las demandas contra la nación. Demasiadas prohibiciones tiene ya la nación para que no se la demande sin su consentimiento, para que, todavía, tratándose de sus ferrocarriles, no permita que se le demande.

Lo justo es que expropie, como todos los demás ferrocarriles, los terrenos ocupados ó á ocuparse, lisa y llanamente, pagando las indemnizaciones que corresponda.

Sr. Meyer Pellegrini—Pido la palabra.

Quiero fundar mi voto en contra de la moción de reconsideración formulada por el señor diputado por Córdoba.

Además de las muchas y bien fundadas razones que ha dado el miembro informante en favor del artículo 9°, quiero añadir algunas, que para mí tienen mucha importancia, en el sentido de establecer la legalidad del artículo 9°. Este artículo no hace más que consolidar, que cristalizar una jurisprudencia aceptada ultimamente por nuestros tribunales, no sólo por la suprema corte nacional, sino también por la cámara de apelaciones de la capital, jurisprudencia que ha establecido que en los casos en que terrenos de particulares sean afectados al servicio público, el propietario no puede reivindicar, porque el interés partícular debe ceder al interés público de que los servicios públicos á que está destinado el terreno no sean interrumpidos, sin perjuicio de que su propietario pueda reclamar por medio de una acción personal la indemnización que corresponda.

El objeto de la reivindicación es recuperar la posesión perdida por el antiguo propietario y el resultado de un juicio de reivindicación sería hacer

volver á su primitivo dueño el terreno ocupado actualmente para objetos de interés público.

Considerando los preceptos de la Constitución nacional, según los cuales no hay derechos adquiridos contra razones de orden público, nuestros tribunales han establecido la jurisprudencia que acabo de mencionar.

El señor diputado por la provincia de Buenos Aires, decía que con este artículo se cerraban las puertas de la justicia para los particulares que han perdido la posesión de sus tierras, actualmente ocupadas por los ferrocarriles. Creo que el señor diputado ha interpretado mal la disposición del artículo 9º, porque él dice bien claramente que lo que no admitirán los tribunales son demandas de reivindicación, es decir, demandas que tengan por objeto sacar del servicio público esos terrenos sobre los que pretenden tener derechos los particulares; pero no excluye las acciones personales que puedan intentar los particulares por concepto de indemnización.

Es por esta razón que yo considero que el artículo 9 es perfectamente legal y que sería un error modificarlo en lo más mínimo. Además considero que ésta es la verdadera forma de hacer las leyes: dejar que las costumbres se formen, que la jurisprudencia les dé impulso y condensarlas después por medio de leyes que le imprimen carácter permanente.

Por consiguiente, no sólo voy á votar en contra de la reconsideración, sino que también he de dar un voto de aplauso á la comisión por haber incluído una disposición de este género en esta ley, que viene por otra parte á cortar ese semillero de pleitos que se fundan muchas veces en derechos ilusorios, que sólo producen perjuicios y estorban la buena marcha de la administración pública.

He dicho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Oliver—Pido la palabra.

Creo que para esta moción de reconsideración habría una razón más que no ha dado el señor diputado, autor de ella.

Me parece que en este artículo se hace uso de una palabra que no corresponde. Dice: «y los reclamos de los particulares que funden su intención en la propiedad», etc. Hay aquí un error, y debe decir «su acción», no «su intención».

Esto sería suficiente para reconsiderar el artículo á fin de salvar el error.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción de reconsideración formulada.

—Resulta negativa.

Sr. Presidente—En cuanto á la corrección en la redacción del artículo 9º, que acaba de hacer el señor diputado por Buenos Aires, la secretaría substituirá la palabra «intención» por «acción».

—Se aprueban sin observación los artículos 15 y 16 del proyecto.

—En discusión el artículo 17 (ahora 18).

Sr. Padilla—Pido la pabra.

Quiero dejar constancia, señor presidente, de mi voto en contra de la incorporación de estos artículos de la ley conocida por 3896, de 9 de enero de 1900, y á que me he referido en una de las sesiones anteriores, cuando á nombre de la comisión de presupuesto informaba el proyecto sobre ampliación de los recursos para los ferrocarriles del estado.

En esa oportunidad manifesté á la honorable cámara, valiéndome de informes oficiales de la contaduría de la nación, que era un anhelo, aunque no fuera más que por razones de regularidad de la contabilidad fiscal, la derogación ó modificación en parte sustancial de esta ley 3896, á cuyo amparo se han cometido, como he tenido ocasión de demostrarlo, irregularidades que deben desaparecer.

Hoy me encuentro que no sólo aquellos artículos se incorporan á esta ley, sino también otros muchos que tampoco me parece que deben mantenerse. Y esta oposición que hago tiene también otra explicación, por cuanto no veo cuál puede ser el el propósito especial que se tiene en vista al incorporar á esta ley de administración de los ferrocarriles del estado, esa otra llamada de autonomía de los ferrocarriles, en que se establece este manejo que está adoptado ya en todas sus partes en esta misma ley de administración de los ferrocarriles del estado.

Por ejemplo, el manejo de los fondos.

Mientras el proyecto de ley que discutimos establece que el manejo de to-

dos los fondos votados por el Congreso con destino á la explotación de ferrocarriles debe ser hecho por esta administración, la ley que se incorpora, número 3896, establece que es el Poder ejecutivo quien debe hacer este manejo.

De tal manera que nos encontramos en esta situación: incorporando todos estos artículos; comenzando por el primero, vemos que la facultad de manejar los fondos está atribuida al Poder ejecutivo y por este proyecto á la administración de los ferrocarriles del estado.

Se ve pues que por lo menos existe una contradicción manifiesta; y digo manifiesta, porque se ha sostenido aquí y la cámara lo ha sancionado, que esta administración debe ser absolutamente autónoma, á tal extremo que por el artículo segundo se ha violado el precepto constitucional que otorga al Poder ejecutivo la facultad exclusiva de hacer el nombramiento de los empleados.

Este mismo proyecto faculta á la administración de los ferrocarriles del estado á hacer la compra de todos los materiales y artículos de consumo, y á ejecutar las obras urgentes, según los artículos quinto y sexto.

Y bien: el artículo 2° inciso 3° de la ley número 3896 establece la misma cosa.

No es el momento de extenderse en mayores consideraciones, pero llamo la atención de la cámara sobre ésto: que no debe subsistir la ley 3896 á mérito de todas las dificultades y perturbaciones que ha traido y trae en la práctica, como ha demostrado la contaduría de la nación; y que en todo caso, sancionada esta ley habrá contradicciones entre una y otra.

Cualquiera que sea el procedimiento que quiera adoptarse, el honorable Congreso y el Poder ejecutivo jamás deben separarse de este principio: que todas estas cosas deben hacerse cumpliendo estrictamente las disposiciones de la ley de contabilidad, dando todas las facilidades en un manejo especial, pero sin que esto importe que se establezca una contradicción con la ley de contabilidad. Y toda esta ley 3896 no hace otra cosa que perturbar el mecanismo de la contaduría de la nación.

He querido dejar fundado mi voto en contra de esta disposición transitoria.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo 17.

—Se aprueba.
—El 18 es de forma.

12

MOCIONES

PUERTO DEL QUEQUÉN

DIRECCIÓN DE FERROCARRILES

Sr. Presidente—Corresponde tratar el asunto á que se ha referido la moción del señor diputado de la Serna.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Yo creo, señor presidente, que lo que corresponde tratar es el despacho referente á la dirección de ferrocarriles, que ha sido informado al propio tiempo que el proyecto que acabamos de sancionar.

Sr. Presidente—La cámara ha resuelto hace un instante entrar á ocuparse inmediatamente del asunto sobre puerto en el Quequén, una vez terminado el que estaba en consideración.

Sr. López Mañán—Estos dos proyectos de ley han sido enviados por el Poder ejecutivo con un solo mensaje, han sido tratados por el Senado simultáneamente y han sido simultáneamente informados por la comisión porque se trata del desdoblamiento de una oficina existente.

No se puede, pues, sancionar una parte y dejar la otra por considerar, por que se trata del mismo asunto.

Sr. Presidente—La cámara resolverá.

Sr. López Mañán—Yo desearía oir á este respecto la opinión del señor ministro: si puede marchar la administración con una sola de las leyes y sin la otra.

Sr. Presidente—Es claro: planteada la cuestión en esa forma, no se puede resolver sino en un sentido.

Sr. Van Gelderen—El argumento que se ha hecho, no es tal argumento. Quiere decir que se tratará la otra cuando le toque el turno. La moción de tratar sobre tablas sólo aleja la de tratar la otra ley.

Sr. Ministro de obras públicas
Creo que el señor miembro informante tiene razón: si no tratamos la otra ley, no valía la pena de haber sancionado ésta.

Esta es una ley que tiene más novedad, más importancia que la otra; pero la otra es también indispensable, porque

si no, va á resultar esto: la ley vigente que establece la Dirección de vías de comunicación, con su organización actual y esta otra que se refiere á otra administración particular para los ferrocarriles del estado. Vamos á tener repetida la administración, sin saber cuál de las dos leyes va á aplicarse.

Sr. del Barco—Hago indicación para que se trate el proyecto á que se refiere el señor ministro, en el orden de las preferencias establecidas.

Sr. Ministro de obras públicas ¡Pero si está establecida la preferencia para ese proyecto!

Sr. del Barco—Para el otro.

Sr. Ministro de obras públicas Ha habido algo más: ha habido una convocatoria especial con el fin de tratar este asunto.

Sr. del Barco—Uno de ellos.

Sr. Ministro de obras públicas Los dos. Han sido informados en un sólo discurso, porque es la misma cosa. No tratar este otro sería como votar la mitad de una ley.

Sr. Lacasa—Que se siga con la orden del día.

Sr. Vocos Giménez—No, señor; ya se ha resuelto ocuparse no solamente del puerto del Quequén, sino también de otros asuntos.

Sr. Presidente—La presidencia sabe que así se ha resuelto, y por eso iba á seguir el asunto; pero como se han levantado opiniones en contra, la manera de salir del paso es una votación.

Sr. Vocos Giménez—La mejor manera de conciliar todas las opiniones sería fijar el día de mañana para continuar con esta ley de ferrocarriles.

Sr. Costa—Entiendo que la cámara ha resuelto tratar el asunto del Quequén después de terminar con la sanción del que se trata de discutir ahora y del proyecto. Es el mismo asunto, presentado en dos proyectos de ley distintos. Por consiguiente, como se trata del mismo asunto, es con él que debemos concluír. Esta es la situación verdadera de las cosas. Debe continuarse el asunto sin perjuicio de tratar inmediatamente el otro.

Sr. Presidente—Se votará si la cámara entra á ocuparse del asunto referente al puerto del Quequén ó si continúa con el asunto de los ferrocarriles.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Encuentro perfectamente razonable la indicación hecha por el señor miembro informante y autorizada por el señor ministro de obras públicas. Acabamos de aprobar la ley de administración de los ferrocarriles del estado, en la cual se hace continuamente referencia á la Dirección general de ferrocarriles. Si no se organiza previamente la dirección general habríamos sancionado una administración de los ferrocarriles del estado sin tener ni base, ni regla, ni autoridad que la contraloree y fiscalice, es decir, habríamos sancionado una ley imposible.

Me parece que se conciliaría todo si tratásemos inmediatamente el asunto del puerto del Quequén y retrotráyesemos en seguida y en la misma forma que lo hicimos antes, el asunto de la dirección de ferrocarriles. De manera que se complementaría la sanción anterior, sin perjuicio de considerar también el asunto del puerto del Quequén.

Debe complementarse esta ley, porque de otra manera no tendría razón de ser la dirección de ferrocarriles á la que se refiere á cada paso el proyecto de ley sobre administración de los ferrocarriles del estado. Se ha alterado el orden que estaba establecido, comenzando por tratar la administración de los ferrocarriles del estado antes que la creación de dirección de ferrocarriles cuya discusión ha debido ser previa, no explicándome cómo ni por qué ha sido pospuesta á la administración de los ferrocarriles del estado.

Sr. Presidente — La manera de salvar la dificultad es una votación de la cámara.

Sr. del Barco — Hago indicación para que se fije el día de mañana con el objeto de tratar esa ley. Tendremos así siquiera tiempo de leerla.

Sr. Ministro de obras públicas Hace un mes que está á la orden del día.

Sr. del Barco—Pero no le ha tocado el turno.

Sr. Ministro de obras públicas Se ha resuelto con ocho días de anticipación fijar el día en que se ha de tratar.

Sr. del Barco—Que el Poder ejecutivo lo incluya en la prórroga, si quiere que lo tratemos, en vez de venir á última hora con asuntos de estos alcances.

Sr. Presidente—Se va á votar si la cámara entra á ocuparse del proyecto del puerto del Quequén ó si continúa

con el despacho de la comisión de legislación.

- Resulta afirmativa de 87 votos.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que después de haber terminado con el asunto relativo al puerto del Quequén, se reanude la discusión que se ha interrumpido.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Señor presidente: la comisión de obras públicas pasó este asunto del puerto del Quequén á informe del Poder ejecutivo, y por razones de dedicadeza personal solicité del señor presidente da la república que me excusara de entender en él, y fué éste informado por el señor ministro de agricultura.

Por esta razón, pido á la cámara que me excuse de intervenir en la discusión de este asunto, porque no podría informar en calidad de ministro de obras públicas, habiéndome excusado anteriormente de entender en él.

Sr. Presidente—La presidencia entiende que el señor ministro puede retirarse en el momento que lo crea conveniente.

—Se retira el señor Ministro de obras públicas.

13

PUERTO

EN EL RÍO QUEQUÉN GRANDE

A la honorable Cámara de diputados,

La comisión de obras públicas ha estudiado las diversas solicitudes sobre construcción de un puerto en Quequén Grande, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Autorízase al Poder ejecutivo para contratar con empresas particulares, de reconocida capacidad financiera, mediante un concurso de competencia, la construcción de un puerto de ultramar en la desembocadura del río Quequén Grande, según el plan general que se apruebe y la base de los precios unitarios que se fijen al efecto, no pudiendo exceder el precio de las obras de pesos 3.000.000 oro sellado.

Para el pago de las obras, el Poder ejecutivo podrá emitir hasta la suma de pesos 3.000.000 oro sellado en títulos que se denominarán del puerto de Quequén, con 5 por ciento de interés anual y 1 por ciento de amortización acumulativa, por compra ó sorteo.

Art. 2º. La empresa con quien se contrate la obra, hará los pagos de los trabajos á medida que se vayan ejecutando.

Art. 3º. Mensualmente el Poder ejecutivo otorgará á la empresa constructora un certificado por los trabajos ejecutados, el cual devengará un interés de 5 por ciento anual desde la fecha de su expedición hasta la fecha en que sea amortizado.

Art. 4º. El pago de los certificados se hará en efectivo ó con los títulos creados por la presente ley, aforados al último precio de títulos análogos en las bolsas europeas.

Art. 5º. Las propuestas que se presenten al Poder ejecutivo para la realización de las obras deberán ser garantizadas con un certificado de depósito hecho á su orden en el Banco de la nación argentina, por valor de 50.000 pesos oro sellado en efectivo ó en títulos nacionales de renta, el cual se devolverá si no fuese aceptada la propuesta, ó quedará en caso contrario, como garantía del contrato, para devolverse una vez invertido en las obras un valor doble.

La empresa proponente deberá justificar su capacidad financiera por medio de un compromiso en forma de un establecimiento bancario del país ó del extranjero suficientemente conocido y relacionado con el Poder ejecutivo que se constituya responsable de la ejecución de la propuesta, y la técnica, con certificados en debida forma de trabajos análogos ejecutados por la misma en el país ó en el extranjero.

Art. 6º. Si el proponente cuya propuesta fuese aceptada, no firmase el contrato ó no diere principio á las obras en el plazo establecido, perderá el depósito de garantía, cuyo valor íntegro será acreditado por el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación, quedando sin efecto la adjudicación ó el contrato.

Art. 7º. El plazo para la presentación de propuestas en base á los planos definitivos, pliego de condiciones, especificaciones y presupuesto que prepare el Poder ejecutivo, no será menor de seis meses.

El contrato deberá firmase dentro de los tres meses de la fecha en que se acepte la propuesta. Las obras deberán empezarse dentro de los seis meses de haberse firmado el contrato y terminarse á los cinco años.

Art. 8º. El contratista incurrirá en una multa de 5.000 pesos moneda nacional por

cada mes de demora en la terminación de los trabajos.

Art. 9º. Las maquinarias, materiales, útiles y artículos necesarios para la construccion estarán exentos de derechos de aduana y de puerto; y los contratistas de las obras de todo impuesto, nacional ó municipal.

Art. 10. La empresa adelantará al Poder ejecutivo las sumas necesarias para atender los gastos de la inspección de las obras que establezca, las que le serán devueltas en las mismas condiciones del pago de las obras.

Art. 11. Toda dificultad que se suscite entre la empresa y el Poder ejecutivo sobre la ejecución del contrato, será dirimida por árbitros arbitradores, nombrados en número igual por cada parte, debiendo éstos designar previamente el tercero ó terceros en discordia.

Art. 12. Autorízase al Poder ejecutivo á invertir hasta la suma de 80.000 pesos moneda nacional en la terminación de los estudios existentes y preparación del proyecto definitivo, la que se tomará de rentas generales con imputación á esta ley.

Art. 13. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la Comisión, septiembre de 1908.

M. Van Gelderen.—Emilio Mitre.—M. Carlés.—Marcial R. Candioti.

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Voy á economizar á la honorable cámara, en este informe, todas aquellas generalidades sobre puertos, que ya son por demás conocidas y que, por consiguiente, superabundarían, y me voy á concretar al puerto de ultramar á construirse en el punto llamado Quequén Grande.

Es sabido que todo puerto tiene una zona que se llama de atracción. Y bien, la zona de atracción de este puerto á construirse abarcaría los partidos de Necochea, Lobería, Balcarce, Tres Arroyo, Ayacucho, Juarez, General Alvarado y General Pueyrredón. Con esta simple enumeración, puede la honorable cámara apercibirse de que la zona de atracción del puerto del Quequén abarca una extensión no menor de medio millón de hectáreas.

Por otra parte, aquellos riquísimos y fertilísimos partidos de la provincia de Buenos Aires, tienen una cosecha de 233 000 toneladas, en su mayor parte de trigo; en seguida viene la avena, quedando el lino con 2000 toneladas. El gasto total, comprendidos los de acarreo y trasporte hasta los centros comerciales importa 1.75 pesos por tonelada, lo que hace la suma total de 407.750 pesos moneda nacional.

Además, se trata de una de las zonas ganaderas más ricas de la provincia de Buenos Aires, cuya riqueza se eleva, en el ganado bovino, á más de un millon y medio de cabezas: en ganado ovino, á cerca de 9.000.000; en equino, á 372 000 cabezas; en porcino, á 32.000; sin contar muchos miles de otras especies, y cuyo valor total alcanza á la enorme suma de 60.000.000 de pesos moneda nacional.

Todo esto, esbozado así á la ligera, demuestra con una claridad, que no admite duda, la bondad de la obra á realizarse. Pero hay algo más.

Toda aguella región es una comarca priviligiada; y la horticultura que en razón de los fletes ferrocarrileros y terrestres que pagarían todos sus productos esta hoy abandonada, apenas se abra una vía fluvial, cuya baratura en comparación con la terrestre no se discute, afluirá á llenar sentidas necesidades, no solamente á la capital federal, sino á la república entera; porque estableciendo el puerto en Quequén Grande, un buque cargado allí, apenas necesitaría dos días para entrar á descargar en el puerto de la capital federal.

Esto en cuanto á las bondades del puerto en sí. En cuanto á su costo, es una obra relativamente barata. Ella exigirá tres millones de pesos oro sellado para quedar absoluta y definitivamente terminada; y la forma adoptada para la construcción de la obra, que es la de licitación, que permitirá exigir todas las garantías necesarias para que el Poder ejecutivo pueda saber que el puerto se ha de hacer y no ha de quedar en esperanzas más ó menos fundadas ó remotas, garante la eficacia del proyecto.

Todas las demás cláusulas del proyecto están informadas en las mismas consideraciones que han determinado la sanción de la honorable cámara respecto de concesiones análogas, lo que me autoriza á terminar así este informe en general, reservándome dar, en particular, todas las explicaciones que cada uno de los señores diputades crea necesarias.

He dicho. (*¡Muy bien!*)

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general el despacho en discusión.

Sr. Presidente—Está en discusión en particular.

Sr. Costa—Hago indicación para que todo artículo que no sea observado se dé por aprobado.

Sr. Presidente—Así se hará.

—Se dan por aprobados todos los artículos del proyecto en discusión.

Sr. Luro—Pido la palabra.

He presentado en secretaría un artículo adicional á este proyecto, después de haberlo consultado con los miembros de la comisión, y pido al señor secretario se sirva leerlo.

Sr. Secretario Ovando — Dice así:

«Autorízase al Poder ejecutivo á contratar con una empresa particular el relevamiento de la zona de costa oceánica, comprendida entre el cabo Corrientes y Punta Mogotes, en la extensión que se considere necesaria para proyectar un puerto de ultramar inmediato á la ciudad de Mar del Plata.

Los gastos que demande este artículo se tomarán de rentas generales, con imputación á la presente ley».

Sr. Luro—Se trata, señor presidente, de ordenar estudios y los informes preliminares permiten anticipar que estos estudios serán completamente favorables al fin que se persigue, que es el de tener un puerto en Mar del Plata.

Sr. Presidente—Pasará á la comisión de obras públicas.

Sr. Luro—Permítame el señor presidente . . . Esta proposición ha sido aceptada por la comisión como artículo 13, del proyecto que acaba de sancionarse.

Sr. Presidente—La cámara resolverá por una votación si ha de entrar á ocuparse inmediatamente de este nuevo artículo, como complemento de la ley que acaba de sancionar.

Varios señores diputados—Es un proyecto nuevo.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

El señor diputado consultó á la comisión antes de entrar á tratar este asunto sobre la incorporación de este nuevo artículo. Alguien podría creer que este artículo perjudica al proyecto, pero ello sería un grave error. Lo único que se hace es destinar las sumas necesarias para estudiar un puerto en Mar del Plata. La comisión no tiene inconveniente en aceptar el artículo. En el proyecto despachado se trata de hacer un puerto y en el artículo propuesto se trata de hacer estudios sobre otro puerto distinto.

Sr. Presidente—Se va á votar si la honorable cámara ha de entrar á ocuparse inmediatamente del artículo propuesto.

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Luro — Si no es esa la cuestión...

Sr. Presidente—Pasará el artículo á la comisión de obras públicas.

14

MOCIÓN

CAPITAL DEL BANCO DE LA NACIÓN

Sr. Oliver—Pido la palabra.

Para hacer moción de que en la sesión de mañana, la honorable cámara trate como primer asunto el proyecto sobre aumento del capital al Banco de la nación.

—Apoyado.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Con estas mociones estamos violentando el trabajo de la cámara. Está pendiente la consideración de los créditos suplementarios que, vuelvo á repetir por centésima vez á la cámara, es urgente que se despachen. Vuelvo nuevamente á hacerlo notar á mis honorables colegas: de estos créditos están pendientes, muchas, muchísimas personas. Ahora, sí el señor diputado hace moción en el orden de las preferencias, yo lo acompañaré con mi voto.

Sr. Oliver—No, señor. No acepto.

Mi moción es para que se trate como primer asunto en la sesión de mañana, el proyecto sobre aumento de capital al Banco de la nación.

Sr. Van Gelderen—Ya lo incluirán en la prórroga.

Sr. Oliver—No acepto la modificación que propone el señor diputado por Tucumán á mi moción, porque tratándo-

se de una institución como el Banco de la nación, destinada á fomentar la riqueza en todas sus manifestaciones, creo que es de la mayor urgencia que nos ocupemos de él, dejando para después los créditos suplementarios, que no se van á perjudicar tanto con la espera.

Sr. Presidente—Se va á votar la mocion del señor diputado Oliver para tratar como primer asunto en la sesión de mañana, el proyecto sobre aumento de capital del Banco de la nación argentina.

—Se vota y resulta afirmativa.

15

DIRECCIÓN GENERAL

DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de legislación ha estudiado el proyecto de ley remitido por el honorable Senado referente á la creación de la dirección general de ferrocarriles, y os aconseja su aprobación en la forma siguiente:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Modifícase el título IV de la ley general de ferrocarriles, y en su reemplazo, se sanciona el siguiente

TÍTULO IV

DE LA INSPECCIÓN GUBERNATIVA

Art. 69. La inspección gubernativa que esta ley establece será ejercida por una dirección general de ferrocarriles, que dependerá inmediatamente del ministerio de obras públicas y la que estará á cargo de un ingeniero con el título de director general de ferrocarriles.

Art. 70. La dirección general de ferrocarriles tendrá además tres jefes de sección que serán respectivamente, inspectores generales de lo administrativo, de construcciones y de tarifas y estadísticas, sin perjuicio de los demás inspectores generales, jefes de sección y personal subalterno que determine la ley de presupuesto.

Art. 71. Corresponde á la dirección general de ferrocarriles nacionales:

1° Velar por el cumplimiento de las leyes vigentes ó que en adelante se dictaren relativas á ferrocarriles, como asimismo de sus reglamentos respectivos.

2° Tener á su cargo la inspección de la construcción y explotación de todo ferrocarril de jurisdicción nacional.

3° Hacer los estudios necesarios y proponer al Poder ejecutivo la construcción de nuevas líneas férreas, ramales, estaciones y demás dependencias cuando crea que lo exige el mejor servicio de los ferrocarriles y las necesidades de la industria.

4° Dictaminar sobre las propuestas de ferrocarriles que se presenten al Congreso ó al Poder ejecutivo, sea por empresas privadas ó por comisiones á oficinas de la nación, y sobre los estudios, planos, especificaciones y pliegos de condiciones de los proyectos ó leyes respectivas y aprobar directamente los planos de detalle siempre que éstos no modifiquen fundamentalmente el proyecto general aprobado.

5° Vigilar el cumplimiento de las concesiones de ferrocarriles en explotación.

6° Proponer al Poder ejecutivo los reglamentos á que deba sujetarse la construcción y explotación de ferrocarriles nacionales y las reformas de los mismos que la práctica aconseje: dictaminar sobre los que deberán presentar las empresas particulares, con arreglo á esta ley, dentro de un plazo perentorio que fijará la misma dirección general de ferrocarriles en su caso,—y pedir las instrucciones que deban observar los inspectores que de ella dependan á fin de velar por el cumplimiento de aquellos.

7° Vigilar, en general, que todo el material fijo y rodante que se emplee en la construcción y explotación de ferrocarriles de jurisdicción nacional tenga la uniformidad técnica indispensable para el intercambio del tren rodante en las diferentes líneas del país.

8.° Informar sobre la aprobación de las tarifas básicas de los ferrocarriles en general, y aprobar directamente toda modificación de las mismas, dentro de los límites de las tarifas básicas aprobadas por el Poder ejecutivo. Dictaminar en los casos en que el Poder ejecutivo tenga derecho de intervenir en la fijación de las tarifas de los ferrocarriles de propiedad particular.

9.° Aprobar los horarios.

10. Resolver de conformidad con las leyes y reglamentos de ferrocarriles vigentes ó que se dictaren, los reclamos que se formulen contra las empresas de ferrocarriles nacionales.

11. Determinar anualmente y con la debida anticipación, el tren rodante que debe mantener en servicio ordinario cada ferrocarril nacional, en relación

al movimiento de pasajeros y carga entre los diversos puntos que ligare.

12. Proponer al ministerio de obras públicas los nombres de las estaciones de ferrocarriles nacionales y el cambio de los actuales sólo cuando ofrezcan confusión, debiendo dar preferencia á los nombres históricos ó de los lugares en que estén situadas.

13. Exigir de las empresas la separación de los empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros y para la conservación del orden público.

14. Hacer detener y someter al juez competente á los individuos que se hallaren en el caso del artículo 81, requiriendo el auxilio de la fuerza pública en las circunstancias que exijan una resolución urgente

15. Imponer á las empresas ó concesionarios de ferrocarriles nacionales las multas autorizadas por esta ley, ó las que se dicten en lo sucesivo y los respectivos reglamentos, y hacerlas efectivas por las vías de apremio no pudiendo los jueces conceder apelaciones, cuando procedan, sino al solo efecto devolutivo. El gobierno no reconocerá á las empresas como gastos de explotación el monto de las multas que hubiesen pagado.

16. Examinar y controlar las cuentas de los ferrocarriles que se construyan por cuenta de la nación ó con su garantía ó subvención y solicitar en la debida oportunidad del Poder ejecutivo la resolución respectiva para declarar cerrado el período de construcción.

17. Intervenir en el examen y fijación por el Poder ejecutivo del capital de cada empresa de ferrocarril nacional, como asimismo controlar el monto de las entradas brutas y líquidas de las mismas á los fines que establezcan las leyes, á cuyo efecto están aquellas obligadas á suministrar los datos que establece el artículo 73 de la presente ley.

18. Informar al Poder ejecutivo sobre los materiales que deban emplearse para la construcción y explotación de ferrocarriles

19. Formar anualmente una estadística de todos los ferrocarriles existentes en la nación ya sea en servicio ó en construccion, acompañada de mapas y documentos ilustrativos que indiquen su traza, longitud, trochas, territorios que atraviesan y si pertenecen á la nacion, á las provincia ó á empresas particulares,—y elevar también al ministerio de obras públicas, una memoria sobre el movimiento administrativo del año anterior, consignando los trabajos realizados y proponiendo las mejoras que crea conveniente introducir.

20. Intervenir mientras no se dicten leyes especiales sobre la materia, en las diferencias entre las empresas y sus empleados en casos de controversia sobre salarios, horas de trabajo, ó condiciones del mismo, resolviéndolos directamente por medios conciliatorios ó mediante la constitución de tribunales arbitrales

21. Proponer al ministerio de obras públicas el nombramiento y remoción de los empleados de su dependencia pudiendo suspenderlos por su propia autoridad por un término que no exceda de dos meses.

22. Efectuar, directamente, en caso necesario, la compra de útiles destinados á sus oficinas hasta la suma de un mil pesos moneda nacional (1.000 $ m/n) y dentro de las cantidades que su presupuesto le asigne.

Art. 72. Para resolver los asuntos á que se refieren los incisos 10, 15, 20 y 22 del artículo anterior se formará un consejo presidido por el director general de los ferrocarriles, con los jefes de sección creados por el artículo 70, cuyas resoluciones serán adoptadas por mayoría de votos. Formarán quorum tres de sus miembros por lo menos, y en los casos de empate, el presidente tendrá doble voto. Si llegare á producirse desacuerdo entre el director general y la mayoría del consejo, el caso será resuelto por el ministerio del ramo.

Art. 73. La dirección se halla facultada para requerir de las empresas cuantos datos sean necesarios para habilitarla á desempeñar sus funciones y cumplir los fines de su institución. En consecuencia, la dirección podrá exigir la comparecencia y declaración de testigos y exhibición de libros, papeles, tarifas, contratos, ajustes y documentos relativos á la materia de la investigación. Los inspectores de la dirección general de ferrocarriles tendrán libre acceso en las estaciones, talleres, vías, trenes y dependencias de los ferrocarriles nacionales.

Art. 74. Toda persona ó asociación que se considere agraviada por hechos ú omisiones de las empresas en contravención á esta ley, pueden ocurrir á la dirección general, estableciendo brevemente los hechos. La dirección trasmitirá una relación de los cargos á la empresa, citándola á satisfacer la queja ó contestarla por escrito en un plazo que fijará prudencialmente la misma dirección. Si la empresa, en el plazo señalado, reparase el perjuicio alegado, quedará exenta de responsabilidades hacia el querellante en cuanto á la transgresión especial que motivó la queja. Si la empresa no satisfaciera el reclamo en el término señalado, ó hubiera fundado motivo para investigar sobre la queja, deberá la dirección ordenar la investigación del modo y por los medios que lo juzgue conveniente. Ninguna queja se rechazará por razón de ausencia de perjuicio directo para el querellante.

Art. 75. En toda investigación la dirección general deberá actuar por escrito consignando los hechos sobre que se basan las conclusiones, y el dictamen de la dirección general

hará fe en juicio, salvo prueba en contrario Los dictámenes de la comisión serán archivados por la misma, dándose copia de ellos á la parte interesada.

Art. 76. En todos los casos de investigación, la dirección de ferrocarriles expresará clara y terminantemente el hecho ó la omisión contraria á la ley, ó el daño ó perjuicio causado por la infracción, debiendo expedirse inmediatamente copia del dictamen á la empresa, con un aviso para que suspenda y desista de la infracción, ó repare el daño causado, ó ambas cosas á la vez, dentro del plazo que la misma dirección señalará prudencialmente. Si en dicho plazo se comprobase á la dirección que la infracción ha cesado y el perjuicio ha sido reparado, de acuerdo con su dictamen ó á satisfacción de la parte querellante; se levantará acta de ello quedando la empresa exenta de ulterior responsabilidad ó penalidad por dicha infracción.

Art. 77. La dirección de ferrocarriles exigirá á todas las empresas, en el tiempo y forma que ella determine, informes anuales sobre los puntos siguientes:

1° Monto del capital emitido, suma pagada y forma de dicho pago.
2° Dividendo repartido, fondo de reserva si lo hay, y número de accionistas.
3° Deudas consolidadas y flotantes é intereses pagados.
4° Costo y valor de los bienes muebles é inmuebles de las empresas.
5° Número y clase de empleados y su dotación.
6° Sumas destinadas anualmente para sus mejoras, su inversión y carácter de estos anticipos.
7° Ingresos y egresos de cada ramo de negocios ó cualquier otra procedencia.
8° Balance de ganancias y pérdidas.
9° Estado completo de la empresa y de todas sus operaciones anuales.
10° Datos pedidos por la dirección sobre tarifas y reglamentos de transporte ó sobre convenios con otras empresas.

Art. 78. Será también obligación de las empresas contestar todas las cuestiones especiales sobre las cuales la dirección necesite informes, como así mismo llenar los formularios que para fines estadísticos le remita dicha dirección.

Art. 79. La dirección de ferrocarriles, autorizada por el Poder ejecutivo, puede fijar un plazo dentro del cual las empresas establecerán un sistema determinado y uniforme de contabilidad.

Art. 2° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, julio 29 de 1908.

Julio A. Roca (hijo).—Julio López Mañán.—B Rodríguez Jurado.—Carmelo F. Crespo.—J. A. Costa. —Javier Castro.—C. Vocos Giménez.

Sr. Presidente—Está en discusión en general. Si no se hace uso de la palabra se votará.

—Se vota en general el proyecto en discusión, y resulta afirmativa.

—En la discusión en particular se dan por aprobadas las modificaciones á los artículos 69 y 70.

—En discusión la modificación al artículo 71.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Es para proponer á la comisión que acepte este agregado entre las facultades y atribuciones que se dan á la dirección de ferrocarriles.

«Presentar en el término de 18 meses desde la promulgación de esta ley un plan general de las líneas y ramales de ferrocarriles en el territorio argentino, con arreglo al cual deberán proyectarse en adelante las construcciones y concesiones, teniendo en cuenta las necesidades de población, de explotación de las industrias, de la estrategia, etc.»

Voy á fundarlo muy brevemente para no molestar la atención de la honorable cámara.

Estamos continuamente acordando concesiones de ferrocarriles, consultando las necesidades más inmediatas, escuchando informaciones de las oficinas técnicas, con toda la precipitación con que estamos despachando esos asuntos. Yo creo que alguna vez hemos de llegar á tener una red verdaderamente metódica, bien meditada, completa y que prevea no sólo las necesidades inmediatas sino también las del porvenir, por razones de las trochas, de los trazados, del acceso á las fronteras del país, en fin, por una cantidad de consideraciones que estamos todavía en tiempo de tomar en cuenta, para evitar inconvenientes en el futuro.

Quiero decir que cuando se presenten solicitudes al Congreso ó cuando el Poder ejecutivo estudie la prolongación ó construcción de algunas líneas del estado, ya tendrá un plan con arreglo al cual deberán producirse las primeras informaciones y las primeras impresiones de los que están encargados del estudio de estas leyes.

Es bien sabido que en Europa todas las líneas son completas y están sometidas á un plan meditado y bien estudiado.

Creo que si la comisión acepta este agregado completará las atribuciones de la dirección de ferrocarriles.

Sr. López Mañán — Pido la palabra.

La comisión no tiene inconveniente en aceptar el agregado que propone el señor diputado, porque es muy digno de encomio. Pero pediría al señor diputado que lo propusiera al final de los incisos de este artículo, y además, una modificación en la redacción: que en lugar de hacer imperativo ese programa ponga una expresión que diga que él servirá de base para las concesiones futuras, á fin de que no aparezca el Congreso como dependiendo del programa que trazare una oficina de la administración.

Sr. Candioti — Deberá proyectar concesiones en el futuro, teniendo en cuenta las necesidades de la población y explotación de las diversas industrias.

Sr. López Manán—Que sirvan para autorizar las concesiones futuras.

En esta forma acepta la comisión.

Sr. Galigniana Segura—Pido la palabra.

Es para proponer un pequeño agregado al inciso 5°, que se refiere al cumplimiento de la inspección ferrocarrilera.

Es el siguiente: «Establecer inspecciones seccionales en las capitales de provincia y en las ciudades y localidades que fuera necesario, exigiendo al personal respectivo la investigación é información directas de todo lo relativo al servicio de los ferrocarriles y á las necesidades y conveniencias de las diversas regiones y localidades de la sección.

El motivo para pedir este agregado y solicitar para él el concurso de la comisión lo tengo en la forma deficiente en que se hace actualmente la inspección gubernativa de los ferrocarriles en diversas provincias.

Es necesario dar facilidades á las localidades y á los vecindarios, para que puedan hacer llegar su voz ante la inspección general y pueda remediarse una serie numerosa de inconvenientes y deficiencias que, si son de detalle en el conjunto general, son de capital importancia para las distintas localidades que se ven afectadas por ellas.

De esta manera, no solamente el gobierno podrá hacer eficaz esa inspección, sino que las empresas de ferrocarriles tendrán un medio de imponerse y de informarse de muchas deficiencias que no llegan á sus oídos por conducto de los empleados del servicio.

La inspección ha sido, puede decirse, en todos los tiempos muy deficiente en este punto, muchas veces por el mismo recargo de funciones, con el escaso número de inspectores que existe, y que se limitan á cumplir en muy pequeña parte la misión que se les encomienda, y otros, por negligencia de los mismos, disculpada generalmente por aquella causa.

Dada la altura de este debate, no entraré en mayores detalles, porque entiendo que todos los señores diputados conocerán las dificultades y deficiencias que á diario se presentan en las localidades de campaña respecto al servicio de pasajeros, cargas, encomiendas, horarios, y en fin, otros mil detalles que los vecindarios no pueden hacer llegar ahora al conocimiento de la inspección gubernativa de los ferrocarriles.

Si la comisión no tuviera inconveniente en aceptar la inclusión de esta reforma, creo que se facilitaría á la Dirección general de ferrocarriles el medio de exigir que estos inspectores locales ó regionales se den cuenta personalmente, y no por medio de los empleados de las empresas, de las necesidades de las mismas localidades.

Nada más.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

He tenido oportunidad de cambiar ideas con el señor ministro de obras públicas respecto del agregado que propone el señor diputado por Mendoza, y la comisión no ve inconveniente en que la honorable cámara acepte el nuevo inciso, por las razones que ha dado.

Pero me permitiría solicitar del señor diputado, que en lugar de hacer un agregado al inciso 5°, que se refiere á empresas privadas, acepte que la modificación que él propone se consigne en la ley como inciso 24, al final, á objeto de que esa inspección se haga extensiva á los ferrocarriles del estado.

Sr. Galigniana Segura—Perfectamente.

Sr. Meyer Pellegrini — Este artículo podría darse por sancionado por incisos, por ser tan largo.

Sr. Presidente—Cuando haya número.

Sr. Meyer Pellegrini—Entonces, podría seguirse leyendo.

—Se leen los incisos 6°, 7° y 8°.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Voy á pedir que cuando llegue el momento se vote por partes este inciso, porque tengo algunas observaciones que hacer sobre el mismo.

Sea la primera la siguiente: desearía que el señor miembro informante de la comisión dijera como debe entenderse la expresión *tarifa básica*, cuando llegue el caso de aplicar ó interpretar el inciso de que se trata.

Es indispensable dejar determinado cómo debe interpretarse porque de suyo la expresión «tarifa básica» es demasiado vaga y ambígua, no concreta nada, y por lo mismo no dice prácticamente nada.

Se refiere á una base, ó á muchas bases, que por lo pronto, tratándose de tarifas tienen que ser forzosamente tantas y tan diferentes como los países en que deben aplicarse.

La dirección de ferrocarriles tiene que saber de antemano cuáles son las bases que debe tener en cuenta, para poder informar ó dictaminar sobre las tarifas

Desde luego es evidente que una será la base para el estado y otra la base para las empresas particulares en materia de tarifas.

Para las empresas particulares la base ó principio fundamental de las tarifas es el de que éstas sirvan para sacar el mejor provecho, el mayor rendimiento posible, aun sacrificando los intereses generales, como decía hace un momento; mientras que para el estado la base ó principio fundamental de las tarifas es todo lo contrario: no permitir jamás que el interés particular perjudique los intereses generales del país.

Pero, aún suponiendo que la empresa particular no se proponga hacer primar sus intereses particulares sobre los de todos los demás, para determinar sus tarifas, tendrá siempre en vista estos dos polos ó factores de las mismas: el valor de la mercadería y la distancia á recorrer.

A este propósito recordaré que, en 1873, consultado el director general de los ferrocarriles de la línea de Orleans por el Senado de Francia sobre este mismo asunto, con motivo de un proyecto análogo al presente sobre organización de la dirección de ferrocarriles, M. Salacroup se expidió diciendo en síntesis para él la base fundamental de toda tarifa de mercaderías, era la de que jamás el precio del flete debía ser mayor que el que la misma mercadería pudiese soportar. Bajo esta base Mr. Salacroup defendía de las tarifas el valor de la mercadería transportada.

Pero consúltese, en cambio, cualquiera de las tarifas vigentes de nuestros ferrocarriles y se verá que el valor de lo transportado es en muchos casos un factor completamente arbitrario y extraño con relación al precio del transporte.

En algunos casos, la tarifa es tanto más alta cuanto mayor es el valor de la mercadería transportada; en otros, sucede que mercaderías del mismo valor tienen tarifas diferentes; mercaderías inferiores pagan fletes superiores y vice versa, mercaderías más valiosas pagan un flete menor que las de un valor mucho menor.

Resulta, entonces, que el valor,—que debiera ser un factor determinante de la tarifa,— no lo es, y que en ese caso no puede servir de norma criterio á la dirección general de ferrocarriles para la aprobación ó el rechazo de una tarifa.

Otra de las bases fundamentales podría ser la distancia; pero, como la ley no la menciona siquiera, la dirección general de ferrocarriles ignoraría ó dudaría sobre cuál debería ser la base de las tarifas consultando la distancia; no podría definir si el *quantum* tendría que ser en absoluto proporcional á la distancia, ó si deberá limitarse á un *minimum* inalterable entre distancias determinadas; si las tarifas deberán ser progresivamente crecientes ó progresivamente decrecientes; y tratándose de tarifas decrecientes, si deberán serlo constantemente en toda la línea ó si podrán estacionarse ó hacer altos en zonas determinadas.

Todos estos son factores múltiples que es necesario que sean conocidos y determinados de antemano en la ley para poder interpretar á ciencia cierta el concepto de las tarifas.

No basta decir: las tarifas serán básicas, para poder saber qué es lo que ha querido decirse con tal expresión.

Interpretada en el sentido de que el flete debe ser siempre proporcional á la distancia, esto es, que á mayor distancia debe corresponder siempre mayor flete,—aún tratándose de tarifas constante y progresivamente decrecientes— yo aceptaría desde luego esa tarifa como básica; pero si se permitiese qne la tarifa decreciente no lo fuera siempre ó que decreciera á saltos como está sucediendo ahora mismo con las tarifas

de los ferrocarriles que se dicen fusionados—que son decrecientes hasta cierta altura, mientras que en los puntos intermediarios son cada vez más altas y crecientes,—entonces no podría votar y no votaría de ninguna manera el inciso en discusión, en cuanto se refiere á las tarifas básicas.

Ruego, pues, al señor miembro informante que me explique cuál es el concepto en que debe entenderse la tarifa básica y nos diga si se refiere únicamente al valor, á la distancia, ó á ambas cosas á la vez.

Sr. López Mañán — Pido la palabra.

Ese vocablo aparece en el mensaje del Poder ejecutivo, y la comisión, al incorporarlo al sistema de la ley general de ferrocarriles, entiende que no hay otra base para la fijación de las tarifas que la que dan las leyes vigentes sobre la materia. Esas bases son, en primer término, el artículo 44 de la ley general de ferrocarriles, que establece que las tarifas deben ser justas y razonables, y, en segundo término, la ley número 5315, en sus disposiciones relativas á la fijación de las tarifas.

Entonces, existiendo dos disposiciones legislativas,—que no están sometidas á nuestra consideración, para reformarlas,—no hay posibilidad de entrar al análisis de los distintos factores á que acaba de referirse el señor diputado.

Por esta razón, señor presidente, yo creo que el señor diputado está informado por las mismas leyes vigentes de cuáles son las bases ó reglas de criterio que debe tener la dirección general de ferrocarriles.

Sr. Pera (C. L.)—Las palabras *tarifas básicas* tal como las ha explicado el señor miembro informante, no tienen, al parecer, más que un sentido puramente legal ó de Diccionario gramatical. Pero el sentido de la palabra *base*, bajo ese concepto es de todos conocido. Decir que la tarifa debe ser básica en el sentido de que debe tener base me parece que no satisface, como que en esa hipótesis no tendría para que estar consignada expresamente en el texto de una ley.

La fórmula «tarifa básica» es una expresión técnica, consagrada y conocida por todos los tratadistas: es científica y puede tener no un sentido único, sino muchos. Por ejemplo: el ingeniero señor Schneidewind, profesor de nuestra Facultad de ingeniería, le da en su texto á esas dos palabras «tarifas básicas» un sentido muy diferente del que le ha dado el señor miembro informante hace un momento.

En su tratado sobre «Teoría de las tarifas», página 65 enseña que «las tafas deben estar sujetas á ciertas y determinadas condiciones»; y entre estas condiciones la primera es la siguiente: «las tarifas no podrán sobrepasar los valores máximos ó mínimos (*tarifas básicas*): dichos términos se establecen generalmente en la ley de concesión, y para adoptar una tarifa fuera de esos límites, se requiere permiso previo».

«Se comprende fácilmente,—agrega el autor citado,—la importancia del máximum; en cuanto al mínimum sirve, por ejemplo, para impedir que una línea, con el fin de hacer competencia á otra empresa posteriormente establecida, adopte una tarifa de competencia tan baja que haga fracasar á la nueva empresa, volviendo, una vez alcanzado este objeto, á restablecer la primera y aún á elevarla».

Sr. López Mañán—¿Me permite el señor diputado?

La comisión acepta la supresión de la palabra «básicas».

Sr. Pera (C. L.)—Perfectamente; prefiero la supresión de esa palabra á dejarla como está. Será materia de otra ley, que vendrá después. A otra cosa.

Había dicho, señor presidente, que en la segunda parte del artículo tenía también que hacer una observación fundamental, en mi opinión, y es la siguiente.

El inciso dice: «Es facultad de la dirección de ferrocarriles dictaminar en los casos en que el Poder ejecutivo tenga *derecho de intervenir* en la fijación de las tarifas de los ferrocarriles de propiedad particular».

Del texto, en la forma que se encuentra redactado, se da como supuesto que el estado sólo tiene derecho de intervenir en las tarifas en un solo caso y en los demás no, supuesto que la dirección de ferrocarriles es la que debe decir al ministro de obras públicas cuándo ha llegado el caso de intervenir y cuándo no.

Así formulado no es aceptable el inciso, supuesto que el estado en cualquier caso tiene siempre el derecho de intervenir en las tarifas, desde que la primera parte del artículo dice: «La dirección de ferrocarriles informa en las tarifas antes de que sean *aprobadas*».

Luego, si toda tarifa debe ser previamente *aprobada*, se supone y equivale á decir que es indispensable, una previa intervención.

Se podría observar que la intervención invocada en este inciso es la necesaria únicamente á los efectos de la ley 1535, que fija el límite de la intervención del estado en el 17 por ciento sobre el capital reconocido é invertido. Pero aún en ese caso quedaría incompleto el artículo, supuesto que el 17 por ciento fija sólo el *maximum* de las tarifas, pero no se refiere ni tiene atingencia alguna con los múltiples casos en que el gobierno estaría facultado para intervenir y hasta prohibir una tarifa determinada, aunque las utilidades no excediesen del 17 por ciento. Supóngase el caso de que una empresa particular establezca una tarifa prohibitiva sobre ciertos artículos ó sobre ciertas regiones ó zonas determinadas.

Podría darse el caso de que aún con la tarifa prohibitiva el producido total excediera del 17 por ciento: en esa hipótesis, la empresa explotadora tendría derecho para hacerse fuerte y considerarse libre de la intervención tarifaria del estado mientras el producido bruto de toda la línea no excediese del 17 por ciento á que se refiere la ley Mitre'

El caso que planteo no es una mera hipótesis: tiene ya precedentes en la jurisprudencia ferrocarrilera de nuestro país El caso se produjo con el ferro carril del Sur, cuando bajó las tarifas sobre toda una línea, (la de Mar del Plata) con el propósito de desalojar la competencia que le hacían los transportes por agua.

Sometida la cuestión al gobierno federal se dió vista del reclamo al procurador doctor Kier, quien evacuando su informe, se expresó en los términos siguientes:

«No puede con justicia invocarse para el mantenimiento de ese libre albedrío, con el propósito de apartar toda acción protectora del público, la propiedad privada de un ferrocarril. Cuando la nación ha contribuido con elementos poderosos á la implantación de una línea férrea, acordándole tierras públicas valiosísimas, exoneraciones exorbitantes de impuestos, de derechos de introducción, de expropiación y otros que representan una masa imponente de valores, ha considerado á esos ferrocarriles como elementos de progreso y de seguridad nacional. Siendo esas vías de comunicación el primer elemento de movilización y teniendo el ferrocarril por su propia estructura, el monopolio casi exclusivo del movimiento industrial y comercial, todo el poder de la nación para el adelanto de los pueblos, fomento de la industria, inmigración, colonización, formación de puertos, canales y muelles, quedaría desvirtuado ante las tarifas especiales, que podrían dificultar y hasta imposibilitar la satisfacción de aquellos propósitos constitucionales. Porque una tarifa desproporcional aleja la población de un punto, disminuye el tráfico y obstaculiza la comunicación, abate el comercio y las industrias, la valorización de la tierra y de sus múltiples productos.»

Luego se extiende en otras consideraciones que omito en obsequio á la brevedad, pero que dieron lugar y motivo para un decreto que lleva la firma del general Roca: en uno de sus considerandos se establece lo siguiente:

«4.º—Que no obstante lo terminante de la disposición contenida en el artículo 49, la empresa del ferrocarril del Sur se avanza á pretender que ella no menoscaba su derecho al fijar cualquier tarifa especial sin otra limitación que la que ella está comprendida dentro de las máximas aprobadas y mientras el producto líquido de su explotación no exceda del 10 por ciento del capital invertido, pretensión que admitida sería librar al espíritu de lucro de una empresa comercial los medios de impedir toda competencia que pudiera intentar otra cualquiera por la vía marítima y terrestre, en beneficio de las conveniencias generales; ó aún al entregar al azar de su capricho, la prosperidad ó la ruina de una población ó de una zona de territorios, mediante la aplicación de tarifas especiales, que no respondiesen á los principios de equidad que deben siempre inspirarle, ó no fuesen razonables y justas como expresa el artículo 44 de la ley.»

Sr. Costa—Podría suprimirse la segunda parte del inciso

Sr. Pera (C. L.)—Acepto la supresión de la segunda parte del inciso, pero deseo saber antes si está conforme la comisión.

Sr. López Mañán—Yo creo que toda la dificultad apuntada por el señor diputado se salva con la declaración categórica que haga la comisión al respecto.

La comisión ha agregado este párrafo

al proyecto del Poder ejecutivo, porque después de ese proyecto se sancionó la ley 5315, en el concepto de que comprendía el caso especial de esa ley. Para el caso general está la primera parte; considerando la comisión que queda completo el concepto con la segunda parte, que dice: «Dictaminar en los casos en que el Poder ejecutivo tenga derecho de intervenir en la fijación de las tarifas de los ferrocarriles de propiedad particular», agregando las siguientes palabras: *de acuerdo con las leyes.*

Con esta modificación, creo que queda satisfecha la observación del señor diputado».

Sr. Pera (C. L.)—Encuentro preferible la indicación del señor diputado por Buenos Aires, por que el derecho que tiene el gobierno de intervenir cuando el producido exceda del 17 por ciento sobre el capital, ya está determinado en la ley 5315, por consiguiente, no habría para qué repetirlo en esta nueva ley.

Lo que debe evitarse, es que á la sombra de este artículo, cualquier empresa particular se crea con el derecho de negar al gobierno la facultad de intervenir en las tarifas, aún cuando no se trate del caso de un exceso sobre el 17 %, exceso que por otra parte no podría conocerse de antemano, supuesto que su comprobación es un resultado, y el resultado de las tarifas no podría jamás ser conocido sino después de un año, á los efectos de la estadística, y recién después de los tres años, á los efectos de la intervención en las mismas por parte del gobierno.

El derecho de intervenir en todas las tarifas, á fin de que sean justas y razonables, es indiscutible y eso es lo que precisamente no dice, dejando lugar á dudas, el inciso objetado.

Sr. López Mañán—El propósito de la comisión ha sido poner al Poder ejecutivo en condiciones de que pueda salvar todas esas dificultades con arreglo á la ley, y cree que con el agregado propuesto, quedan salvadas las dudas del señor diputado.

Sr. Presidente—Perfectamente. Si no se hace más observación al inciso leído, se da por aprobado.

—Se dan por aprobados así mismo los incisos 9, 10 y 11.

—En discusión el inciso 12.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Voy á proponer un agregado á este inciso.

Como es sabido de todos, este asunto de nombres para las estaciones de ferrocarriles, se presta á muchos reparos como que ha merecido, y con razón, en muchos casos, la más severas críticas.

Si se consultan las guías generales, se verá que muchas estaciones ferrocarrileras llevan nombres completamente desconocidos ó extraños; nombres que al célebre decir de cierto ex diputado tan ingenioso como cáustico, pertenecen á la categoría de los ilustres desconocidos cuando no se trata desgraciadamente de personajes famosos por sus mañas ó marañas, han sido ó son sobrado conocidos.

No se ha pensado lo bastante que los nombres de las estaciones de hoy, serán los nombres de los pueblos de mañana.

Considero, pues, antidemocrático, esto de otorgar por un simple decreto, un honor, como es el de vincular el nombre de una familia con la designación de un pueblo.

No es lógico que si para designar una calle con el nombre de un patricio ó de un varón ilustre, se necesita una resolución especial del Concejo deliberante, aquí en en la capital, se perpetúe un nombre privado con un mero decreto administrativo en cualquier punto de toda la república.

En materia de nombres de pueblos fueron mucho más cautos y prudentes que nosotros los primeros conquistadores de la América: cuando fundaban ciudades no las designaron jamás con el nombre propio de sus propios reyes; preferían darles como nombres los de lugares, fechas ó solemnidades históricas, pero nunca el de una persona determinada, y mucho menos en vida.

Propongo, en consecuencia, que el inciso se vote con la siguiente modificación: «debiendo darse preferencia á los nombres históricos y con exclusión de los nombres propios de personas, sin autorización del Congreso.»

Es esto lo que propongo.

Sr. López Mañán—Este punto toma de sorpresa á la comisión.

Sr. Presidente—Está en discusión el agregado propuesto.

Sr. Pera (C. L.)—¿Qué ha dicho la comisión?

Sr. Presidente—La comisión lo encuentra *sorpresivo.*

Sr. Pera (C. L.)—No es sorpresa lo que está legislado en todas partes.

Sr. Crouzeilles—Creo que no debe aceptarse la indicación del señor diputado.

Sr. Presidente—Se votará el agregado propuesto.

—Resulta negativa.

—Sin observación, se aprueban los incisos 18 á 21.

—En discusión el inciso 22.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Como complemento del artículo que acaba de sancionarse, voy á proponer un agregado del que han podido tener conocimiento los señores diputados por los órganos de la prensa diaria, y cuyo objeto y alcance se reduce á lo siguiente:

Según el inciso 8° de este artículo, una vez que la dirección de ferrocarriles expide su dictamen, lo eleva al ministerio para su resolución, procediéndose luego á decretar la aprobación ó reforma de las tarifas propuestas de acuerdo ó no con ese dictamen ó informe de la dirección general. De manera, pues, que, cuando son conocidas del público las tarifas aprobadas, sucede siempre ó casi siempre lo que acaba de ocurrir con las tarifas clandestinas de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino. Los verdaderos interesados, el comercio y las industrias, no han conocido las tarifas, sino como un hecho fatal y consumado, de difícil remedio, si es posible que lo tenga; con la agravante de que aún cuando lo tuviera llegaría siempre tarde y después de haber producido sus funestos efectos, como está pasando á pesar de todos los reclamos y protestas hechos por todos y en todas partes contra las tarifas de las empresas que se dicen fusionadas.

Lo lógico y razonable sería que, una vez producido el dictamen de la dirección general, se pasasen las tarifas en consulta á una comisión popular, independiente, ajena completamente á las sugestiones perfectamente humanas y explicables pero no por eso menos peligrosas, de las influencias que, cuando se trata de ferrocarriles, significan en el mundo subalterno del empleo una amenaza á la certidumbre de una separación ó cesantía para el desgraciado que se atreve á contrariarlas.

Si antes de ser puestas en vigencia las tarifas, fuesen sometidas á conocimiento siquiera de los primeros interesados, de los diversos elementos del comercio y de la industria, una vez informadas favorablemente, serían también despachadas favorablemente y nadie tendría derecho de quejarse contra tarifas ratificadas con el visto bueno de los representantes de la industria y de la riqueza del país.

El procedimiento que aconsejo no es una novedad, no es una innovación, no es una aventura, no es un tanteo de ensayo ni mucho menos; es una idea perfectamente práctica y recomendada por los tratadistas más autorizados y competentes sobre la materia. Yo la he recogido en la lectura de las obras de maestros como Ulrich, La Rouelle, Colson, Lakman, Ricard, Teolde, Saxs y muchos otros autores, que son familiares para los que se ocupan de esta clase de asuntos y de estudios.

Todos ellos enseñan, y lo prueban, que es una institución eminentemente práctica y que ha dado los mejores resultados en los países más adelantados en materia de transportes, en el mundo entero. La iniciativa le corresponde á Francia, que en esto, como en muchas otras cosas, ha marchado al frente de la civilización.

En las sesiones de marzo de 1844 el diputado Daru, decía desde la tribuna parlamentaria: «Para fiscalizar y regularizar la administración comercial de los ferrocarriles, se impone la formación de una comisión compuesta de hombres especialmente entendidos, de hombres prácticos y experimentados en la vida de los negocios, en el arte del comercio, en las cuestiones de transportes, en las operaciones del intercambio comercial, en las vicisitudes y alternativas de los precios diarios de la plaza, en la influencia que tienen sobre esos mismos precios el *stock* ó abarrotamiento de los productos y artículos comerciales del mercado, la falta de medios de vialidad ó de transporte.

Y para esto se necesitan conocimientos especiales que solo pueden tener los que hacen la vida diaria y no el estudio académico universitario del comercio. Un cuerpo organizado en esta forma tiene que ser más competente que un cuerpo meramente teórico, muy técnico y científico si se quiere, pero que, por más científico que sea, siempre será un conjunto ó gremio burocrático, com-

puesto de empleados, oficinistas é ingenieros á sueldo.

Una comisión de comerciantes tiene que ser más competente que una de técnicos, porque estudiará la cuestión de las tarifas, tan grave, trascendental y delicada de suyo, no sólo bajo el punto de vista económico, técnico ó administrativo, sino que las estudiará, principalmente. bajo el punto de vista comercial é industrial, teniendo presente que existen intereses siempre antagónicos entre el comercio y las empresas; y que si las empresas viven de imposiciones y exigencias, el comercio, en cambio, no vive sino de franquicias, de facilidades y de libertad.»

Tales eran las razones que daba para fundar su idea el diputado Daru, en la discusión de la ley general de ferrocarriles franceses; y estas razones fueron tan convincentes, que su proposición fué aceptada sobre tablas; y desde entonces, desde 1844, Francia tiene un comité consultivo y permanente de tarifas, con esta particularidad: que, en virtud de la ley de la materia, son miembros natos y obligados del comité permanente de tarifas, tres miembros de la cámara de comercio, tres senadores y seis diputados del parlamento francés.

Inglaterra imitó el ejemplo de Francia, y en 1873 creó una comisión compuesta de tres personas, representantes del comercio, con la misión y encargo de atender todos los reclamos contra las empresas é intervenir entre las mismas en la confección de las tarifas que pudiesen ofrecer alguna dificultad sobre las líneas empalmadas, por razón de los servicios comunes ó de combinación. Más tarde, en 1888, se autorizó á esa misma comisión para que periódicamente revisara todas las tarifas, bajo la dirección y de acuerdo con las instrucciones del *Board of Trade* ó ministerio de comercio.

Un año después, en 1889, Estados Unidos creó una comisión compuesta de cinco miembros elegidos también entre los representantes del comercio y de las industrias, con la misión de velar por la publicidad y por la legalidad de las tarifas; pero ante todo y sobre todo, con el fin de perseguir á sangre y fuego y sin cuartel los *pools*, palabra con que los yanquis designan esas combinaciones que se celebran entre algunas empresas para fusionar las tarifas, y que traducida en el lenguaje de los jugadores, equivale al «pozo» en ciertas partidas de naipes; «pozo» que han pretendido cavar con motivo de ciertas concesiones recientes los *gobby* ó agentes oficiosos ó interesados que, como lo saben los señores miembros de la comisión de legislación, han tratado en estos últimos días de conseguir, como un favor y una gracia, la fusión. ¡Vaya una gracia y un favor!....

En la ley de los Estados Unidos se destaca un rasgo que los franceses dirían *tres saillant*, como que caracteriza la idiosincracia práctica, peculiar y eminentemente positivista del pueblo y de la raza yanqui. El artículo 11 dice: «la comisión especial de tarifas será compuesta de cinco miembros, de los cuales no podrá haber más que tres que pertenezcan á un mismo partido político.»

Así garantiza el pueblo yanqui la libertad y la independencia del criterio de los que tienen que asesorar en esta clase de cuestiones, que entre nosotros ya van asumiendo proporciones colosales, como que importan el manejo y la administración de los ochocientos millones de pesos oro sellado que valen los ferrocarriles del país: montaña de millones cuyo provecho legítimo ó cuya explotación usuraria, no puede quedar librada solo al arbitrio, al capricho á la dependencia ó á la sumisión más ó menos pasiva y obligada de esos pobres empleados, que se encuentran en el caso á que me he referido hace un momento: por cuadrados que sean, tienen que vacilar antes de resolverse á luchar de frente contra empresas que son colosos y que los amenazan en mil formas con una espada de Damocles, suspendida en un hilo que como es sabido se corta siempre por lo más delgado.

En Italia se sancionó una ley análoga pero muy anterior á la de los Estados Unidos, con fecha 25 de abril de 1885. Por ella se establece que la inspección general de ferrocarriles fiscalizará y contraloreará las empresas por medio de lo que allí llaman *il consiglo delle tarife*, formado precisamente por elementos representativos del comercio y de la industria.

Y lo mismo que Italia ha procedido hasta la misma Rusia, bajo el dominio de los zares. En la dirección general de los ferrocarriles rusos funcionan cuatro representantes populares: uno por el comercio y tres por las industrias principales del país: la agricultura, la ganadería y la explotación de minas.

En Alemania ocurre algo más regu-

lar. Allí se ha incorporado á la dirección de ferrocarriles un cuerpo consultivo que se llama consejo de distrito.

La dirección general de ferrocarriles no puede dictar resolución ni decreto alguno sin consultarlo previamente con el consejo de distrito. Con esta particularidad, que en Alemania el nombramiento de los miembros de ese consejo de distrito no lo hace siquiera el gobierno, y eso que allí se vive y trabaja bajo el casco de un imperio. Los miembros del consejo son elegidos directamente por las sociedades de la Bolsa, las sociedades rurales, las empresas fabriles y las compañías que trabajan y comercian en la explotación de bosques Las sociedades eligen al miembro de sus simpatías para que forme parte del consejo de distrito, y el gobierno acepta la designación.

Es triste decirlo, pero en materia de ferrocarriles y de vigilancia sobre las empresas, estamos aún más atrasados que nuestros vecinos de ultramontes los chilenos. Más previsores que nosotros, ellos no han pensado en desprenderse jamás de sus ferrocarriles.

Los tienen en su poder y en todo piensan, menos en venderlos. De los seis mil kilómetros de rieles que tiene Chile (y que pronto se convertirán en ocho ó diez), no hay más que una línea particular de unos quinientos kilómetros otorgada en condiciones especialísimas, cuyo recuerdo bien podría provocar más de un comentario, comparando aquella concesión de Chile con las nuestras. La concesión del ferrocarril de Antofagasta á Oruro ha sido acordada por treinta años (de los que han pasado ya dieciocho) y á su término los concesionarios están obligados á entregar al gobierno la línea, con el tren rodante y todos los accesorios. Pues bien: ese ferrocarril no puede imponer sus tarifas sino bajo la vigilancia y el contralor de una comisión especial análoga á la que voy á proponer como un agregado puesto al pie del artículo en cuestión.

Pero yo no pido siquiera tanto como Rusia y como Chile; yo no pido sino que no se le niegue al comercio y á la industria en la República Argentina lo que no se le niega á los comerciantes é industriales siberianos, lo que no se le niega ni á los mismos *rotos* y los *coyas* que trafican y viajan entre Antofagasta y Oruro ó viceversa.

Lo que yo pido es que concluya de una vez el fenómeno absurdo, de que en las concesiones ferroviarias no intervengan ni tenga arte ó parte sino el gobierno que da la explotación y las empresas que la usufructúan; y que el único excluído sea precisamente el que las paga, el que las sufre, ese pobre industrial y eterno productor condenado, como lo hace constatar hoy mismo «La Prensa» de esta Capital, á ser la eterna víctima de la explotación ó del monopolio más escandaloso é irritante. Pido que antes de votar se tenga presente el sabio pensamiento de Ulrich cuando sostiene que el conocimiento del *quantum* de las tarifas y de las disposiciones prácticas para reglamentarlas sabiamente, no puede ser sino el resultado de la experiencia; pero ese conocimiento está íntimamente unido á las necesidades locales comerciales, como éstas lo están con el conocimiento de las relaciones comerciales de cada localidad con todas las demás.»

Creo que lo dicho basta y sobra para fundamentar el agregado que someto á la consideración de la comisión y consiguiente resolución de la honorable cámara.

—**El señor secretario lee:**

«En todos los asuntos ó cuestiones sobre tarifas á que se refiere el inciso 8° del artículo anterior, antes de elevar su informe ó dictamen al ministerio del ramo, la dirección general de ferrocarriles lo pasará en consulta á la comisión de tarifas, institución que bajo dicho y con el solo objeto de asesorar al gobierno en nombre del comercio y de la industria sobre el contralor de la explotación comercial de las empresas ferroviarias, se crea é incorpora á la dirección general desde la promulgación de la presente.

«Formarán la comisión de tarifas cinco miembros *ad honorem*, elegidos por el ministerio de obras públicas entre los socios y miembros de la bolsa de comercio, cámara de cereales, directorios de las empresas azucareras y viñateras del país, debiendo los designados tener la representación individual ó colectiva de dichas instituciones á los efectos de esta comisión».

Sr. Presidente—Se votará primero si la cámara se ocupa inmediatamente de este asunto.

—**Resulta afirmativa.**

Sr. Presidente—¿Lo propone el señor diputado como artículo nuevo?

Sr. Pera (C. L.)—Como agregado, para no alterar la numeración de los artículos de la ley.

Sr. Secretario Ovando — Anteriormente había propuesto el señor diputado Candioti el siguiente inciso como 23:

«Presentará en el término de diez y ocho meses desde la promulgación de esta ley un plan general de las líneas y ramales de ferrocarril en el territorio argentino, el cual servirá para proyectar la construcción y concesiones en lo futuro, teniendo en cuenta las necesidades de población, explotación de las diferentes industrias, estrategia, etc.»

Sr. Presidente—Se va á votar si se trata este inciso.

—Resulta afirmativa.
—Se vota el nuevo inciso y es aprobado.

Sr. Secretario Ovando — Viiene ahora el siguiente inciso propuesto por el señor diputado Galigniana Segura con el número 24.

«Establecer inspecciones seccionales en las capitales de provincia y en las ciudades y localidades que fuera necesario, exigiendo al personal respectivo la investigación con información directa de todo lo relativo al servicio de los ferrocarriles y á las necesidades y conveniencias de las diferentes regiones y localidades de la sección».

Sr. Presidente—Se va á votar si se trata inmediatamente.

—Resulta afirmativa.
—Se vota el nuevo inciso y es aprobado.

Sr. Secretario Ovando — Ahora corresponde tratar el del señor diputado Pera.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Desearía oír la opinión del señor miembro informante, y también la del señor ministro, aprovechando su presencia.

Sr. López Mañán — Pido la palabra.

El artículo propuesto por el señor diputado, si bien es verdad que ha sido conocido antes de la sesión de hoy, por haber sido ayer publicado en los diarios, no ha dado tiempo para estudiarlo en la magnitud misma de sus resultados ó de su importancia, bien recalcada por el señor diputado por Santa Fe.

La comisión, por lo tanto, no puede aceptar así, improvisadamente, una disposición que necesita, evidentemente, ser complementada con facultades para esa comisión, con poderes, con reglas de criterio y con medios eficaces para obrar sobre las empresas en lo relativo á tarifas.

Tenemos, á este respecto, un sistema de legislación que ha sido convenido, diríase, con esas empresas que está regido por sus contratos, y que hay que estudiar detenidamente antes de dictar providencias legislativas, que hieran esos contratos y puedan ser perjudiciales.

Mi impresión, á primera vista, es que si se establece esta comisión, como cuerpo colegiado, está evidentemente destinada á caer en el desprestigio por falta de cometido: en defecto de actividad, tendrá que atrofiarse,—aparte de que, naturalmente, no teniendo poderes para hacerse oir, en el primer caso en que fuera rechazado su dictamen habría perdido su razón de ser y caería en la mayor pasividad.

Siendo muy loable el pensamiento del señor diputado, yo, personalmente, le acompañaré cuando presente un todo orgánico; pero en el desempeño de las funciones que me ha encomendado la comisión de legislación, no me es posible.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

El señor diputado por Santa Fe propone la creación de una comisión asesora del Poder ejecutivo en materia de tarifas, que no tendría absolutamente ningún objeto, que va á ser lo que se llama en el lenguaje vulgar: la quinta rueda del carro.

Esa comisión, representante de los intereses de los que van á pagar los fletes, seguramente dirá siempre que las tarifas son exageradas, y los ferrocarriles, á su vez, sostendrán que las tarifas son relativamente bajas. Me parece muy difícil que estos representantes de los gremios interesados en la reducción de los fletes estén nunca conformes con tarifas que no sean las que ellos pretenden establecer, que serán de su agrado, pero que no satisfarán las necesidades de la empresa.

La cuestión de aprobación de las tarifas por parte del Poder ejecutivo, es un acto de administración, que reviste mucha importancia, como la mayor parte de los actos de la administración, por razón de los intereses que afecta; y, si para cada uno de estos actos, en razón de su importancia, se llegara á imponer al Poder ejecutivo la necesidad de oir á un congreso áulico de representantes de intereses que siempre están controvertidos, no sé cómo se podría manejar la administración.

Por otra parte, esos intereses tan respetables, tienen siempre sus órganos, tienen las cámaras sindicales de las Bolsas de comercio, de las Bolsas de cereales, todas las agrupaciones de comerciantes y de industriales que están interesados en esta cuestión, que hacen oir su voz. Mal cumplen su cometido si la hacen oir tarde: deben hacerlo en su oportunidad, cuando saben que las empresas han presentado sus proposiciones de tarifas. Si esas comisiones quisieran ir al ministerio de obras públicas á examinar las tarifas propuestas, no habría ningún inconveniente para hacérselas ver, tendría siempre la oportunidad de intervenir francamente en estas cuestiones, lo mismo que el Poder ejecutivo, por su parte, tiene la plena facultad de asesorarse de todos los que puedan ilustrar su juicio, cada vez que tiene que resolver estas cuestiones, sin necesidad de que se lo imponga la ley.

Por estas razones, creo que es absolutamente innecesario crear esta comisión con los caracteres que el señor diputado le da y con el propósito que persigue. Por eso yo me opongo decididamente á la inclusión de esta disposición en la ley.

Por otra parte, no tendría objeto, pues el Poder ejecutivo es asesorado en muchas cuestiones en las cuales no sigue la opinión de sus asesores, porque las tiene propias; y sucedería lo mismo con esta comisión, porque puede resolver las cuestiones que están sometidas á su deliberación contra la opinión de sus asesores técnicos, y sobre todo, con más propiedad, contra las opiniones de estos asesores, cuya autoridad sería bastante escasa, por razón de los intereses que tienen en la cuestión, y no sería un juicio imparcial el que habría de oir en ese caso el Poder ejecutivo.

Por estas razones, repito, el Poder ejecutivo entiende que sería completamente innecesario y hasta inconveniente agregar esta comisión que el señor diputado por Santa Fe ha propuesto.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Lamento que las opiniones del señor ministro estén en contra de las de todos sus colegas de los países más civilizados de la tierra.

He citado el ejemplo de Inglaterra, donde el ministro de obras públicas encuentra perfectamente aceptable la idea de una comisión; he citado el ejemplo de Francia, que se encuentra en las mismas condiciones lo mismo que en Italia y en Rusia. ¡Hasta en el Japón sucede lo mismo y el ministro de obras públicas no se opone al funcionamiento ó creación de esta comisión! En todas partes se encuentra aceptable la formación de ese asesor popular gratuito y meramente consultivo menos aquí, donde la comisión no tendría jamás facultades ejecutivas, limitándose su rol á manifestar su opinión sobre las tarifas, con lo que siquiera en este caso se cumpliría la ley de la publicidad y no sucedería lo que ha ocurrido ya entre nosotros: que los reclamos de todas las cámaras y las protestas de todas las bolsas, resultan siempre póstumos, porque no importan, después de puestas en vigencia las tarifas sino un derecho de que tiene su traducción pintoresca en el lenguaje criollo.

No encuentro por otra parte cuál puede ser el inconveniente que podría haber en escuchar á los interesados, porque hasta los mismos jueces dan intervención también á los interesados, comprendiéndose entre éstos hasta á los mismos reos. Si se escucha al reo ¿por qué no se ha de consultar ó escuchar á los que sólo van á ejercer el derecho de verificar las tarifas y manifestar si se cumplen ó no las disposiciones legales, que pueden conocer las oficinas técnicas, pero que á veces y á pesar de conocerlas pueden también no cumplirlas ni hacerlas cumplir dando lugar á que, como ha declarado el mismo señor ministro, el Poder ejecutivo en muchos casos tenga que prescindir de sus dictámenes?

Por otra parte, resistiendo la creación de esa comisión no se observa un procedimiento lógico, porque si cuando se trata, por ejemplo, de la aplicación de este tres por ciento dedicado á puentes y caminos, se forma una comisión de particulares en la que figuran en primera línea los representantes de los ferrocarriles, con el encargo de indicar

la conveniencia ó inconveniencia de un camino ¿por qué se podría objetar y resistir la creación de una comisión encargada de examinar si las tarifas serán ó no resistidas por el comercio y las industrias?

Mucho más tendría que observar, pero en vista de las objeciones que ha merecido mi proposición, por parte de la comisión y del señor ministro, la retiro, reservándome el derecho de presentarla nuevamente en forma de proyecto de ley, siempre que encuentre algunos señores diputados que me acompañen en la idea.

Varios señores diputados—Sí, señor; con mucho gusto.

—Se aprueba la modificacióm al artículo 72.

—En discusión la modificación al artículo 78.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Deseo que el señor miembro informante de la comisión me diga qué medios se le va á dar á la dirección general de ferrocarriles para que se pueda cumplir lo que se establece en ese artículo.

En él se dice que la dirección de ferrocarriles tiene el derecho de examinar los libros; derecho justísimo y razonable como que es el único medio eficaz para comprobar el monto del capital, el servicio de las obligaciones, el *quantum* de los dividendos etc. constancias todas indispensables á los efectos de las facultades que se le confiere á la dirección general de ferrocarriles.

Siendo público y notorio que esos libros en los que se lleva la cuenta de las acciones y obligaciones, etc, no se llevan aquí sino en los directorios que funcionan en el extranjero, yo desearía que el señor miembro informante de la comisión me dijera cómo se podrá hacer efectiva esta cláusula.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Este artículo ha sido repetido por la comisión por la simple razón de que ya estaba en la ley general de ferrocarriles y hasta este momento su interpretación no había dado lugar á inconvenientes de ninguna clase.

La dirección general no ha tenido inconveniente ninguno en las investigaciones que ha tenido que hacer; de tal modo que no ha tenido ningún defecto que señalar al intervenir en el cumplimiento de las obligaciones establecidas en las leyes vigentes.

Por lo demás, el Poder ejecutivo y la oficina de la dirección general, tienen las facultades necesarias para hacerse obedecer llegado el caso, pues la ley autoriza á los poderes públicos para proceder en ese sentido, estableciendo multas, etc.

Me parece, pues, que no tiene razón de ser la insistencia del señor diputado.

Sr. Pera (C. L.)—Insisto en la pregunta.

Si los libros de las empresas deben servirle á la dirección general para poder calcular si el capital emitido en acciones y obligaciones es el autorizado ó reconocido é invertido; lo mismo que para saber si las emisiones en obligaciones están conformes con las prescripciones legales de nuestro código que establece para esta clase de títulos un límite que no tienen las sociedades anónimas en el extranjero, porque están amparadas por otros códigos y leyes; yo le pregunto al señor diputado, cuando haya necesidad ó conveniencia en examinar esos libros que consignan las cuentas del capital, de los dividendos de las acciones y de los intereses de las obligaciones de las reservas, etc., etc., ¿de qué medio podrá valerse la dirección general? ¿Se trata acaso de libros que se llevan rubricados en la forma determinada por nuestras leyes respecto de las sociedades anónimas que es la forma obligada de las leyes de concesión, ó son libros que no necesitan de esa formalidad porque sus anotaciones son puramente particulares? Porque si no se tratase de libros comerciales no sé con qué derecho podríamos nosotros facultar á la dirección de ferrocarriles para que se examinaran libros que serían tan inviolables como los papeles privados.

Ahora, si son libros comerciales, yo le pregunto y le suplico me conteste categóricamente el señor miembro informante de la comisión: ¿dónde encontrará la dirección general que funciona aquí esos libros, indispensables para verificar el monto del capital y de las obligaciones cuya cuenta se lleva en los libros de allá?

Sr. López Mañán—Yo no conozco el procedimiento observado por la dirección general para el cumplimiento de su misión en este caso. Habría que averiguarlo en dicha oficina.

Lo único que hago notar al señor diputado, es que se trata de una disposición que está en la ley vigente, que debe estar cumpliéndose y que no ha dado lugar á ninguna dificultad en su ejecución.

Por lo demás, eso es del resorte del Poder ejecutivo.

Sr. Pera (C. L)—En vista de la insuficiencia de información reconocida por el señor miembro informante en lo que por cierto no tiene absolutamonte culpa ninguna, yo le rogaría que me dijera si aceptaría este agregado: «de los libros comerciales que serán llevados de acuerdo con las leyes del país».

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Las empresas, como todos los comerciantes, tienen que llevar libros de acuerdo con las prescripciones del Código de comercio.

Las empresas de ferrocarril los llevan; de manera que poner esta cláusula en la ley, sería agregar una disposición más á las ya vigentes, no habiendo objeto ninguno en hacer este nuevo agregado.

Como digo, las empresas llevan libros y todos ellos están rubricados.

Sr. Pera (C. L.)—¿Los de las cuentas del capital y obligaciones?

Sr. Ministro de obras públicas Los libros de sus operaciones con relación á las obligaciones y dividendos, se llevan donde está el asiento de esas compañías, que es en Europa. No tienen necesidad de llevarlos aquí, porque nosotros no tenemos nada que ver con la manera cómo las empresas distribuyen el dinero que ganan. Lo que tenemos que ver es que no ganen más de lo que la ley permite.

En lo que debe intervenir el gobierno, es en los libros que se refieren al capital que introducen en el país las empresas; pero no en lo que se refiere al capital nominal que emiten en Inglaterra.

El agregado pues, que propone el señor diputado, no importaría otra cosa que repetir disposiciones contenidas en la ley vigente, que no conduce absolutamente á nada.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Voy á satisfacer la curiosidad del señor diputado por Santa Fe, en lo que se refiere á la cuenta del capital.

La cuenta del capital la conoce el Poder ejecutivo en una forma más completa de la que resultaría de los propios libros de la empresa: la conoce en virtud de la prescripción del artículo 9º de la ley 5315, á la cual están sujetas todas las empresas ferroviarias existentes en la república y á la cual deben ajustarse las concesiones que en adelante acuerde el honorable Congreso.

A los efectos de la intervención en las tarifas, el artículo 9º de la ley 5315 establece:

«A estos efectos, el capital será fijado por el Poder ejecutivo al abrirse la línea al servicio público, y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo».

Luego, es el Poder ejecutivo mismo el que fija el monto de la cuenta del capital de las empresas, y toda medida que lo altere, sólo podrá ser adoptada de conformidad con el Poder ejecutivo.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Voy á insistir, porque recuerdo que el señor ministro, con motivo de una discusión sobre estos mismos asuntos nos ha dicho que los libros que pueden tenerse aquí á la vista y á la mano, no tienen nada que ver con la cuenta de capital é inversión......

Sr. Ministro de obras públicas No he dicho eso!

Sr. Pera (C. L.)—Está en el Diario de sesiones.

Sr. Ministro de obras públicas Está mal en el Diario de sesiones si dice eso. Yo me he referido al libro de obligaciones, y de lo que estamos tratando aquí es del capital efectivo que introducen en dinero las empresas, á que se refiere la ley 5315.

Sr. Pera (C. L.)—En la misma sesión á que me refiero, el señor ministro nos explicó cómo el capital que explotan las empresas ferrocarrileras no se limita únicamente á los que emplean capitales en ferrocarriles, sino que existen otros capitales que explotan las empresas ó los directorios en otros negocios y que por consiguiente, la cuenta de las acciones y dividendos no tenía nada que ver con las cuentas y los libros de las entradas y los gastos locales de las empresas radicadas en el país.

De manera que me encuentro con esta perplejidad; que si no hay para qué tener en cuenta los libros en que consta el movimiento de las acciones, no sé por qué se establece en otro artículo que es obligación de la dirección general verificar el monto del capital emitido. Para saber cuál es este capital no se puede recurrir á los libros de los directorios locales, en los que no cons-

tan sino los gastos que se producen aquí pero de ninguna manera la cuenta del capital emitido en el extranjero.

Además, la explicación dada por el señor diputado por Córdoba, adolece de lo que se llama generalmente una petición de principios.

Es cierto que la ley dice que el Poder ejecutivo fijará el capital, pero para poder fijar el capital invertido, el Poder ejecutivo tiene que valerse de la dirección general de vías de comunicaciónes que es su asesora inmediata y que forzosamente tiene que examinar los libros si quiere saber cuál es el capital emitido y cuál es el capital invertido, á fin de poder determinar en consecuencia si se ha pasado ó no el límite del 17 por ciento señalado como porcentaje del máximun del derecho de las empresas en el producido con relación al capital.

Sr. Roca—Si me permite el señor diputado... La dirección de ferrocarriles conoce perfectamente en cada caso cuál es el capital invertido por las empresas en el país.

Sr. Pera (C. L.)—Por informes de los interesados.

Sr. Roca—Son informes los que tiene esa dirección perfectamente auténticos y la prueba es que en el caso de la fusión de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, el capital emitido que debían tener las empresas al iniciar sus gestiones era superior en veinte y tantos millones de pesos al capital reconocido como realmente invertido en el país.

Por otra parte, y completando estos informes, debo recordar al señor diputado la prescripción de la ley general de ferrocarriles que exige que las empresas tengan su domicilio legal en la república y que les impone además la obligación de llevar sus libros en castellano y con las formalidades establecidas por el código de comercio. De manera que estas son disposiciones terminantes.

Sr. Pera (C. L.)—Es en parte exacto lo que dice el señor diputado. La ley manda que las empresas deben tener su domicilio en la república, pero también es cierto que las leyes de concesión establecen que esas empresas deben constituirse como sociedades anónimas, lo que de hecho no sucede, como he tenido oportunidad de constatarlo en el desempeño de la comisión especial de la que formo parte.

Hemos pedido al ministerio de obras públicas los documentos relativos á la constitución de las sociedades anónimas y al reconocimiento de la personería jurídica de todas las empresas del país, y solo hemos obtenido este dato sugerente: entre las empresas que se han dignado contestar no figuran más que tres que tengan reconocida su personería jurídica en forma.

Las demás entre todas (unas 10 ó 12 de las 29 con que cuenta el país) solo tienen la aprobación de los estatutos, que es previa para el reconocimiento de la personería jurídica, pero cuyo reconocimiento no ha existido: buena prueba de lo que digo, es el hecho de una empresa—y voy á nombrarla—la del ferrocarril Córdoba y Rosario, que no pudo justificar su personería jurídica en ciertas cuestiones que tuvo con la provincia de Santa Fe.

Es precisamente para evitar esa irregularidad ó defecto substancial en la constitución de las empresas que se les ha impuesto como obligaciones la de que los libros estén rubricados por orden de los jueces competentes y de que las empresas estén constituidas en forma de sociedades anónimas de acuerdo con las prescripciones legales, para evitar que sucedan anomalías tan fenomenales como la de que empresas de ferrocarriles argentinos estén constituídas en el extranjero y no cumplan con las obligaciones de sus respectivas concesiones otorgadas en el país.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo de la comisión.

—Se vota, y resulta afirmativa.

—Sin observación se aprueban las modificaciones á los artículos 74 y 75.

—En discusión la modificación al artículo 76.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Me voy á permitir proponer á la comisión una modificación á este artículo, ó mejor dicho, una supresión.

De su simple lectura, se deduce que se toman dos puntos de vista absolutamente distintos y que no puede entrar, en lo que á lo judicial se refiere, esta ley, que es de carácter puramente administrativo.

Comprendo perfectamente que la dirección de ferrocarriles, que debe tener á su cargo la vigilancia del cumplimiento

de las leyes y reglamentos de ferrocarriles, aplique las multas á que se hayan hecho acreedoras las empresas por infracción á esas leyes y reglamentos; pero no puedo aceptar que se siga igual procedimiento en cuanto al perjuicio que se haya producido por la infracción. El perjuicio no es materia administrativa; es materia de pronunciamiento judicial. De tal manera que la dirección de ferrocarriles puede perfectamente justificar la existencia de la infracción, que muchas veces puede no originar un perjuicio, y que, en el caso que lo produzca, el damnificado podrá presentarse á los tribunales á pedir la reparación consiguiente.

Fundo esta supresión, que voy á indicar, en eso y también en esa otra parte de la ley, que establece que la administración dará un aviso á fin de que la empresa suspenda y desista de la infracción ó repare el daño causado ó ambas cosas á la vez.

La administración no puede entrar á ordenar reparaciones de daños y perjuicios. No es posible que ante ella se haga el juicio contradictorio establecido para esos casos por las leyes de fondo. Es un principio de derecho que todo el que causa un daño á otro está obligado á repararlo; pero esto es materia de la ley de fondo, que no tiene nada que hacer con la administración.

Estas consideraciones me inducen á pedir á la comisión que acepte la modificación de este artículo en los términos siguientes: En todos los casos de investigación, la dirección de ferrocarriles expresará clara y terminantemente el hecho ó la omisión contraria á la ley, debiendo expedirse inmediatamente copia del dictamen á la empresa con un aviso para que suspenda y desista de la infracción, dentro del plazo que la misma dirección señalará prudencialmente. Si en dicho plazo se comprobase á la dirección que la infracción ha cesado de acuerdo con su dictamen, se levantará acta de ello, quedando la empresa exenta de ulterior responsabilidad ó penalidad por dicha infracción».

Sr. Lopez Mañán—Pido la palabra. Aunque la comisión no es autora de la redacción de este artículo, que existe en la ley general de ferrocarriles, es evidente que esta es una disposición especialísima, destinada á proteger el interés privado, la desvalidez privada muchas veces, ante el poder enorme de las empresas.

El artículo establece un procedimiento administrativo tendiente á protejer no sólo á los particulares, sino también á las empresas mismas, dándoles ocasión de reparar el daño que hubieren causado ó que estuvieren causando, y declarando que, en este caso, quedan exentas de responsabilidad,—como proteje también al particular, dándole un órgano adecuado para que obtenga rápidamente justicia, lo que es necesario dada la misma pequeña magnitud de los intereses muchas veces lesionados.

Así, por ejemplo, en el caso de un cargador de una pequeña cantidad de mercaderías, de artículos de consumo que se deterioran ó retrasan en el transporte, no se puede obligar á esos cargadores á acudir á los tribunales para obtener por medio de los procedimientos lentos y costosos que todos conocemos, que duran uno ó dos años, una indemnización de cincuenta ó cien pesos.

Se ve que lo que la ley ha querido es, precisamente, establecer un procedimiento administrativo, expeditivo, para que estos daños sean prontamente reparados. Supóngase que una empresa no quiera dar vagones á un comerciante ó á un industrial, y éste se queja á la dirección de ferrocarriles, que obliga á la empresa á dar los vagones; pero ésta, no obstante la resolución de la dirección de ferrocarriles, no los suministra. ¿Va á obligársele al particular á que vaya á los tribunales para que éstos obliguen á la empresa á cumplir la orden de la dirección de los ferrocarriles, ó para que sea obligada á cesar en los daños y perjuicios que está ocasionando?

Sr. Padilla—El señor diputado confunde.

Sr. López Mañán—No, señor.

Sr. Padilla — Es que precisamente la ley de ferrocarriles que el señor diputado conoce, determina la facultad de la dirección de obligar á las empresas á que cumplan eso, que es materia administrativa. Pero si por la falta de vagones se ha causado un daño ¿es posible que se entregue eso á la administración para que determine si el daño existe, y cuál es su monto, presentándose toda clase de pruebas con las formalidades de ley? No. Debe castigarse á la empresa, porque no da vagones, con las multas establecidas en la ley, dejando libre al particular su acción para que, ante los tribunales, demande la reparación del daño causado.

Se trata de funciones completamente distintas; y esto que el señor diputado cree que es expeditivo, es por el contrario perjudicial, porque á causa del cumplimiento de estas disposiciones, hay cientos y cientos de expedientes en la dirección de ferrocarriles por reclamaciones de daños y perjuicios, como si fuera un tribunal.

Lo que la dirección debe hacer es constatar simplemente la infracción, aplicar las multas á que hubiere lugar, y dejar que los particulares deduzcan sus acciones ante los tribunales.

Ahora, de que esto exista no se puede deducir que no sea malo. Precisamente, estamos en la oportunidad de cambiar lo que es malo. por la revisión que estamos haciendo de la ley general: no es pues un argumento.

Sr. López Mañán—Pido la palabra.

Yo creo que está perfectamente fundado el procedimiento que el artículo establece.

Da facultades á la dirección general para pronunciarse en el caso particular de que las empresas hubieran satisfecho el reclamo en el término señalado; y para estimularlas á la reparación del daño, establece la ley esta exención de responsabilidad en cuanto á la transgresión especial que originó la queja. Pero el artículo no faculta á la dirección general para resolver por sí misma el asunto en caso de que el querellante desee llevar su queja adelante. Este es un procedimiento preliminar al pleito que puede instaurarse contra las empresas, pero que tiende á evitarlo en caso de que diesen amplia satisfacción al reclamo interpuesto.

Son estas las razones que me inducen á mantener el despacho de la comisión.

Sr. Padilla—Una simple observación para determinar cómo procede la supresión de este artículo.

Dice el artículo 76 que en los casos de investigación, la dirección de ferrocarriles mandará un aviso á la empresa para que suspenda y desista de la infracción ó repare el daño causado.

Yo me pongo en este caso: si por falta de vagones se queja una persona á la dirección general diciendo que le han causado un daño por diez mil pesos, porque mandó azúcar ó vino y no llegó á tiempo á su destino, y la empresa dice que eso no es cierto, ¿cómo se procede entonces? ¿cómo ocurre que se repare el daño en cada caso?

Sr. López Mañán—Si la empresa repara el daño efectivamente y el reclamante se da por satisfecho, no hay cuestión.

Sr. Padilla—Pero es que le invita á que suspenda y desista de la infracción ó á que repare el daño. ¿Cómo va á hacer para reparar el daño?

Sr. Terán—Pido la palabra.

Es evidente que el artículo significa un simple procedimiento preventivo en obsequio á la armonía de los intereses públicos con los intereses privados.

Tan es así que establece que en caso de que la reparación del daño se haga á satisfacción de la parte querellante, desaparece por completo la responsabilidad de la empresa, tanto civil como comercial ó de cualquier otra naturaleza.

De modo que si hecho el reclamo y estimado el daño por la dirección general, la empresa lo acepta y el querellante está conforme, se habrá evitado el pleito, entablándose la acción ante los tribunales en el caso contrario.

Esto es todo lo que importa el artículo.

Sr. Presidente—Se votará el despacho de la comisión.

—Es aprobado.

—En discusión la reforma al artículo 75, inciso 1°.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Para proponer á la comisión un pequeño agregado en este inciso.

Tal como está expresado parecería que el capital emitido exije algún pago, tratándose de acciones.

Es evidente que este no ha sido el propósito; pero para evitar confusiones se debe expresar que se trata de un monto del capital en acciones, y que el pago sólo se refiere al de la amortización é intereses de las obligaciones. En cuanto al capital creo que debe aclararse también el concepto de lo que es el capital emitido, diferenciándolo del invertido, á fin de especificar datos que serán absolutamente neceaarios á la dirección general de ferrocarriles.

Quedaría completamente aclarado el sentido del artículo, tal cual ha sido concebido, diciendo: «monto del capital emitido é invertido en acciones y obligaciones, suma pagada para el servicio de éste y forma de pago.»

Así sabrá la dirección de ferrocarriles

cuál es el monto del capital emitido y cuál es el capital invertido, como se hace constar en todos los balances publicados por las compañías.

Sr. López Mañán — La comisión acepta, señor diputado.

Sr. Pera (C. L.)—Perfectamente; muy complacido.

—Se da por aprobado el inciso 1° en esta forma:

«Monto del capital emitido é invertido en acciones y obligaciones, suma pagada por los servicios y forma de dicho pago».

—Se dan por aprobados los incisos 3 y 4.
—En discusión el 5.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Voy á pedir que se agregue un detalle que me parece conveniente: que se especifique no solamente el número y clase de empleados; agregándose este nuevo dato: número, nacionalidad y clase de empleados.

—Se da por aprobado el inciso en esta forma:

«Número, nacionalidad y clase de empleados y su dotación».

—Se dan por aprobadas las modificaciones al resto del proyecto.

16

PUERTO DE ULTRAMAR

EN MAR DEL PLATA

Sr. Escobar.—Pido la palabra. Antes de levantar la sesión hago moción para que, dándole la forma de proyecto de ley, se trate sobre tablas é inmediatamente, la proposición del señor diputado Luro, referente á estudios para construir un puerto en la costa océanica de Mar del Plata.

El informe convincente que nos ha dado el señor diputado Van Gelderen á nombre de la comisión de obras públicas, sirve de fundamento á esta indicación.

—Apoyada esta moción se vota y es aprobada.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo á contratar con una empresa particular el relevamiento de la zona de costa océanica comprendida entre Cabo Corrientes y Punta Mogotes en la extensión que se considere necesaria para proyectar un puerto de ultramar inmediato á la ciudad de Mar del Plata.

Art. 2° Los gastos que demande este estudio se tomarán de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

Pedro O. Luro.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

La simple lectura del proyecto de ley presentado, es todo un informe. Tratándose de estudios, pienso que la honorable cámara no necesita ser mayormente asesorada.

Sr. Presidente—Con este simple informe, se va á votar en general.

—Se aprueba el proyecto en general y en particular.

Sr. Presidente—Se levanta la sesión.

—Son las 7 y 10 p. m.

SEPTIEMBRE 24 DE 1908

47ª REUNIÓN. 25ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alsina, Alvarez, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Ayarragaray, del Barco, Barraquero, Barraza, Bejarano, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Escobar, Ferrer, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, López Mañán, Luro, Martínez, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Piñero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Santamarina, de la Serna, Terán, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zavalla. — **Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell. — **Con aviso:** Argerich, Crespo, Freyre, García (L.), Gonnet, Guido Lavalle, Molina, Peña, Zabala.—**Sin aviso:** Balestra, Campos, Carlés (C.), Drago, Fernández, Fonrouge, Goenaga, Ibáñez, Lacasa, López, Maza, Mugica, Pinasco, Salvá, Sosa Carreras, Terrosa, Varela.

SUMARIO N.º 47

1

Aprobación del acta de la sesión anterior.

2

Comunicaciones del Senado.

3

Despachos de las comisiones.

4

Diversas peticiones particulares.

5

Solicitud de la comisión directiva de la liga agraria referente á las tarifas de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario.

6

Moción relativa al orden que debe seguirse para el despacho de los asuntos.

7

Minuta de comunicación al Poder ejecutivo presentada por el señor diputado J. M. Alvarez, solicitando informes respecto de los elementos de profilaxia disponibles para la defensa de la salud pública contra enfermedades epidémicas exóticas.

8

Moción para tratar sobre tablas un proyecto de ley en segunda revisión, referente á la renovación del material de los ferrocarriles del estado.

9

Moción para tratar sobre tablas las modificaciones del Senado en el proyecto de ley acordando subsidios á varios hospitales.

10

Proyecto de ley, por el señor diputado A. C. Escobar, sobre construcción de edificio para el ministerio de agricultura.

11

Proyecto de ley, por el señor diputado Felipe Gonech Leguizamón, disponiendo la construcción de un edificio para oficinas nacionales en Salta.

12

Proyecto de ley, de varios señores diputados acordando aumento de pensión á la señora Mercedes O. de Varela.

13

Moción para tratar sobre tablas un despacho de la comisión de instrucción pública relativo á la construcción de una casa de estudiantes.

14

Moción de preferencia para un despacho de la comisión de guerra acordando premios en tierras á los expedicionarios del Río Negro.

15

Aprobación del despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de ley relativo á aumento del capital del Banco de la Nación Argentina.

16

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley del señor diputado G. del Barco, sobre construcción de un puente en el Río Cuarto.

17

Moción para tratar con preferencia un despacho de la comisión de obras públicas sobre obras de irrigación en el Río Tercero.

18

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley relativo á la construcción de obras de irrigación en el Río Tercero.

19

Crédito por 40.048.08 pesos para obras de salubridad en el puerto militar.

20

Crédito al ministerio de hacienda por 166.460 pesos moneda nacional.

21

Crédito de 100.000 pesos para los gastos hechos en los ensayos de la cura de la tuberculosis bovina.

22

Crédito al ministerio de agricultura por 10.200 pesos para el pago de un lote de alpacas.

23

Créditos por pesos 2.134.738,87 moneda nacional y 673.187.04 oro para el pago de diversas obras públicas.

24

Crédito por 8 304.877 pesos oro para cumplimiento de una sentencia favorable á la empresa depósitos y muelles de las Catalinas.

25

Se aprueba una moción relativa al despacho de todos los asuntos que tiene á su estudio la comisión de peticiones.

26

Crédito por 80.000 pesos para cumplimiento de la convención sanitaria de Río Janeiro.

27

Crédito por 4811 y 118 921.28 pesos para gastos en el sostenimiento de presos.

28

Crédito al ministerio del interior por las siguientes cantidades: 15.000 pesos para sostenimiento de una cárcel en Martín García; 12.000 pesos para la adquisición de una máquina dobladora de impresos; 10.600 pesos para el pago de sueldos; 27 280 pesos para una enfermería en un pabellón de procesados y reincidentes; y 6.000 pesos para gastos en la colonia de varones de Marcos Paz.

29

Crédito por 30.000 pesos para gastos de internados de la escuela normal regional de Catamarca.

30

Crédito por 112.887.42 pesos para el pago de diversas cuentas.

31

Crédito relativo al pago de sueldos del personal docente de diversos establecimientos de enseñanza.

32

Crédito por 28.136,80 pesos para el pago de terrenos expropiados para el ferrocarril Argentino del Este.

33

Moción relativa á la **forma de votar los créditos**.

34

Crédito por 80.000 pesos para los gastos de reinstalación de las **oficinas de la dirección general de tierras y colonias**.

35

Crédito por 707.550 pesos para **gastos de correos y telégrafos y policía** de la Capital y de los territorios.

36

Crédito por 259.867,78 pesos para el **pago de diversas cuentas**.

37

Crédito por 1.440 pesos para el **pago de una pensión** á los hijos del señor Cristóbal Giagnoni.

38

Se **destina al archivo** un proyecto de ley abriendo un crédito por 40.000 pesos para el pago de **empleados supernumerarios** en el ministerio de relaciones exteriores y culto.

39

Crédito por 24.000 pesos al ministerio de justicia é instrucción pública para **refuerzo de partidas** del presupuesto.

40

Crédito por 24.210 pesos para el pago de una **indemnización** con motivo de un contrabando de armas.

41

Crédito por 10.872,76 pesos para el **pago de pavimentos** frente al hospital de Clínicas.

42

Crédito al ministerio de marina, por pesos 22.588.54, para el **pago de diversas cuentas**.

43

Crédito por 85.000 pesos para el **pago de honorarios** á los ingenieros señores Valentín Virasoro y Víctor M. Herrera.

44

Crédito por 120.000 pesos para el **pago de honorarios** á la comisión encargada del estudio de las vacunas contra el carbunclo, etc.

45

Crédito de 1.162,10 pesos oro por **devolución de derechos** abonados por el vicario foráneo de la iglesia matriz de Catamarca.

46

Crédito por 80.000 pesos **subvención escolar** á los consejos de educación de Catamarca, San Luis, Salta, Jujuy, La Rioja, Santiago del Estero y San Juan.

47

Crédito por 40.000 pesos para el **pago de honorarios** á la comisión revisora de la tarifa de avalúos.

48

Se **destina al archivo** un proyecto de ley relativo á un crédito para reforzar el inciso 6 del presupuesto del ministerio de relaciones exteriores y culto.

49

Crédito por 48.447 pesos para el **pago de diversas cuentas**.

50

Crédito por 175.840,48 pesos para el pago de diversas **obras en el puerto militar**.

51

Crédito por 321.722,91 pesos al ministerio de agricultura para el **pago de diversas cuentas**.

52

Crédito por 878.181,93 pesos oro por las cuotas con que la nación contribuye á la construcción del **puerto de ultramar de Santa Fe**.

53

Moción para tratar sobre tablas un proyecto de ley sobre subscripción á 800 ejemplares de las **Vistas Fiscales** del doctor Jerónimo Cortés.

—En Buenos Aires, á 24 de septiembre de 1908, el señor presidente declara abierta la sesión, á las 4 y 10 p. m.

1

ACTA

Sr. Ortega—Pido la palabra.

Hago indicación para que se suspenda la lectura del acta, en vista de que es muy extensa, y se autorice á la presidencia para darla por aprobada.

Sr. Presidente — Habiendo asentimiento así se hará.

2

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley, modificado acordando subsidios á los hospitales Rawson y San Roque en la provincia de San Juan.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley (en segunda revisión) referente á la renovación del material y tren rodante del ferrocarril Central Norte.—(*A la comisión de presupuesto*).

SANCIONES DEFINITIVAS:

—Proyecto de ley aprobatorio del decreto de fecha 4 de mayo de 1908, relativo á la construcción del muro de contención que ha de limitar los terrenos que se ganen en el río de la Plata.

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á hacer construir un edificio destinado al museo y academia nacional de bellas artes.

—Proyecto de ley relativo al fomento de expediciones antárticas.

—Proyectos de ley acordando pensión á las siguientes personas: señora María E. del Mármol de Carranza é hijas solteras; señora Escolástica M. de Espín; señora María Josefa Pardo de Acuña; y jubilación á la señorita Genoveva Viera.

3

DESPACHO DE LAS COMISIONES

OBRAS PÚBLICAS:

—En el proyecto de ley de los señores diputados Ortega y Moyano autorizando al Poder ejecutivo á invertir 800.000 pesos moneda nacional en la construcción de un canal y puentes en la provincia de San Juan.

—En la solicitud del señor Casimiro de Bruyn por la Compañía francesa de ferrocarriles de Santa Fe, sobre concesión de un ramal desde Las Toscas hasta un punto entre Pozo del Molle y Rosario.

—En el proyecto de ley en revisión autorizando al señor Alejandro Chapeaurouge á construir un puerto en Villa Constitución.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA:

—En el proyecto de ley del señor diputado Escobar sobre inversión de 100.000 pesos moneda nacional para el edificio de la casa de los estudiantes.

PRESUPUESTO:

—En el proyecto de ley de varios señores diputados, autorizando al Poder ejecutivo á entregar á la municipalidad del Rosario la suma de 150.000 pesos moneda nacional para sostenimiento de la casa de maternidad y hospital del Rosario y otras cantidades á varios hospitales.

—En el proyecto de ley ampliando en 40.000 pesos el anexo vigente del presupuesto de hacienda.

—En el proyecto de ley ampliando en pesos 800.000 el ítem 86, inciso 9, del anexo I para cubrir los gastos del corriente año en la continuación de las obras del puerto del Paraná.

GUERRA:

—En el proyecto de ley acordando premios en tierras á los expedicionarios del río Negro.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

4

PETICIONES PARTICULARES

—Importadores y vendedores de carburo de calcio solicitan rebaja de derechos de aduana.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La unión comercial de Haedo solicita el pronto despacho del proyecto de ley sobre trenes eléctricos entre Morón y Plaza de Mayo.—(*A la comisión de obras públicas*).

—La comisión directiva de la liga agraria adhiere á la solicitud presentada por la comisión de defensa contra las tarifas de ferrocarriles.—(*A sus antecedentes*).

—Descendientes de guerreros de la Independencia solicitan el pago de haberes devengados.—(*A la comisión de guerra*).

—La vicepresidenta del colegio Siro Argentino solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión directiva de la sociedad de escuelas y patronato de Mendoza solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión de homenaje al general San Martin, Yapeyú. (Corrientes), solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: María Carballido de Goyena, Sara Rolón de Condomi, Mariana Casalla, Trinidad del Campillo, Josefa Goizueta de Varela, Estanislada del Rosario Peña de Díaz, María O. de Peyrano.—(*A la comisión de peticiones*).

5

SOLICITUD

TARIFAS DE LOS FERROCARRILES

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Para pedir que la solicitud de que acaba de darse cuenta y que ha sido presentada por la Liga agraria para protestar contra las tarifas de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, sea publicada en el «Diario de sesiones».

Es una adhesión más al movimiento iniciado por la Liga de defensa y secundado por la Bolsa de comercio de esta capital, por la del Rosario, por la cámara de cereales y demás agrupaciones que representan más de cinco mil firmas con un capital de no menos de quinientos millones de pesos, que bien merecen llamar la atención del Congreso y dedicarla por un momento á un asunto de tanta gravedad como son esas tarifas que significan para la industria y el comercio, no ya el peligro sino la perspectiva inevitable de su ruina.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento, así se hará.

Buenos Aires, septiembre 24 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

La comisión directiva de la liga agraria, que tengo el honor de presidir, se ha enterado de la solicitud hecha á vuestra honorabilidad por la comision de defensa contra las tarifas de ferrocarriles, recavando vuestra intervención en las establecidas recientemente por las empresas de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y el Central Argentino, con motivo del notable aumento en los fletes que ellas establecen, sobre todo en los artículos de mayor circulación comercial y en los puntos de sus líneas de mayor tráfico.

La comisión directiva de la liga agraria, considerando que tal solicitud es justa, ha resuelto manifestar á vuestra honorabilidad que á ella se adhiere, particularmente en la parte que se refiere á aumentos de fletes para el transporte de ganados y productos agrícolas, por la índole de esta institución, que es de fomentar y protejer las industrias rurales de este país.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.—*Diego Baudrix*, presidente.—*M. V. Casal*, secretario.

6

MOCIÓN

Sr. Galiguiana Segura—Antes de dar lectura á los asuntos entrados y de engolfarnos, tal vez, en la discusión de mociones de preferencia, me permitiría hacer moción para que se tome en cuenta á este respecto la sanción de la cámara, de dos ó tres sesiones anteriores, por la cual se resolvió dar preferencia á todos aquellos asuntos de obras públicas, de interés general, naturalmente, sancionados por el Senado y despachados por la comisión respectiva de esta cámara.

Hago moción, entonces, en el sentido de que se trate sobre tablas esa clase de asuntos, sobre los cuales ha recaído ya una resolución de la cámara.

Sr. Presidente—La presidencia entiende que no es necesario votar nada, puesto que la honorable cámara ya ha resuelto y la secretaría tiene la lista de esas resoluciones.

En la sesión de hoy, como primer asunto se resolvió tratar el referente al Banco de la nación, y en seguida vienen los asuntos de obras públicas, á que se refiere el señor diputado. De manera que no hay nada que votar, sino tener un poquito de paciencia y esperar. *(¡Muy bien!)*

Sr. Luro—El espíritu de la moción del señor diputado por Mendoza, parece ser una incitación á la honorable cámara á fin de que no se hagan mociones que vengan á alterar lo ya resuelto.

Ello importa un método de trabajo que nos dará un gran resultado.

Sr. Galiguiana Segura—Precisamente ese es el objeto.

Sr. Presidente—Y así lo ha interpretado la presidencia.

7

ENFERMEDADES EPIDÉMICAS

Sr. Alvarez—Pido la palabra.

Creo que debo de molestar la atención de la honorable cámara por breves momentos acerca de un asunto de importancia actual.

Se sabe que ha aparecido el cólera en algunas poblaciones europeas; en Rusia de un modo indudable, y según las publicaciones, también en Alemania.

Es este un mal que ya conocemos aquí, por desgracia, porque lo hemos tenido varias veces.

Sin embargo, esta enfermedad es evitable; hace muchos lustros que está colocada entre las enfermedades que pueden evitarse; pero, naturalmente, sólo es evitable con medios adecuados, con elementos apropiados para ello. Tales elementos—bien lo saben los señores diputados—los constituyen en primer lugar las obras sanitarias, y por otra parte, las organizaciones sanitarias que adoptan ciertas medidas de capital importancia.

Bien; la República Argentina, principalmente en la capital, tiene poderosos medios de defensa contra estas enfermedades: sus obras sanitarias son excepcionales por lo buenas, pero no son bastantes para defenderla en absoluto.

Yo he leído en alguna parte una afirmación de exagerado entusiasmo: que la capital se defiende sola, tan buenas son sus obras sanitarias.

Son realmente muy buenas, pero no defienden ellas solas la capital, pues son imprescindibles los demás elementos que las complementan en la defensa contra las enfermedades en general, y contra las enfermedades epidémicas en particular. Lo que es incuestionable, es que buenas obras sanitarias son la base de toda defensa sanitaria de una ciudad.

Esto en cuanto á la capital, que en lo que se refiere á las demás ciudades nuestras—con dos ó tres excepciones que pueden hacerse—las otras están mal á este respecto.

He recordado que son indispensables ciertos elementos para evitar la introducción de enfermedades epidémicas, y pienso que la cámara debe preocuparse de si las reparticiones públicas encargadas de ello cuentan con esos elementos.

En la capital de la república, el cuidado de la salud está encargado, por una parte, al consejo nacional de higiene: que, á más de lo que le corresponde atender en el resto del litoral y en el interior del país, cuida de los puertos, de los barcos, y de las personas y cargamentos que traen á su bordo, y por otra parte á la asistencia pública que es municipal.

Creo, pues, que corresponde saber si el departamento nacional de higiene tiene cuanto precisa para sus funciones permanentes, de cuidar en esa parte la salud pública y para el caso accidental de que pudiera llegar el cólera hasta aquí. A esto responde en parte el proyecto de resolución que formularé más adelante, y á la circunstancia de que en la comisión de presupuesto, el año pasado, hablamos con el señor presidente del departamento nacional de higiene á propósito de pedidos que se habían hecho de material sanitario, que no estaba aun provisto, y que tal vez no se haya provisto completamente hasta la fecha. Sería el caso de conocer si se proveyó ó no, qué es lo que se tiene y qué más hace falta.

Al hacer estas consideraciones no llevo ningún propósito de crítica á la organización de la defensa de la salud pública, aun cuando muchas veces se hayan hecho estas críticas, que me parecen injustificadas. Cualesquiera que sean los defectos de esa organización, es indudable que es eficaz, primero, porque ha conseguido convertir esta ciudad en una de las más sanas del mundo, si no la más sana de todas; segundo, porque cada vez que se han presentado casos de enfermedad de carácter epidémico, como de fiebre amarilla, peste bubónica, etc., ha evitado su difusión ó concluído rápidamente con los pocos casos que se iniciaron.

No me lleva—repito—propósito alguno de crítica, sino un propósito legislativo: el de que se provea con tiempo de lo que puede hacer falta, y para saber lo que hace falta, es necesario saber lo que se tiene actualmente.

Propongo, pues, á la honorable cámara la siguiente resolución:

« La cámara de diputados resuelve solicitar del Poder ejecutivo informes sobre los elementos con que cuentan las reparticiones de su dependencia para defender permanentemente la salud pública contra las enfermedades epidémicas exóticas, y el personal, material y

gastos que, además de los que actualmente tienen, sería necesario para asegurar ese servicio, y especialmente para impedir la introducción del cólera morbus. »

He dicho. (¡Muy bien! ¡muy bien!).

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Nada más que para decir que el peligro del desarrollo epidémico de los gérmenes de las enfermedades, que en épocas sino remotas en la cronología, á mucha distancia del poder defensivo de la ciencia contemporánea, de la cultura científica actual, se llamaron «pestilenciales exóticas», «enfermedades epidemiables»; que el desarrollo epidémico del cólera, de la fiebre amarilla, que tan funestas fueron á nuestro país, como á otras naciones en el período precientífico de lo que los ingleses llaman «Sanitation», el peligro del desarrollo de esas pestes ha sido eliminado por la civilización, definitivamente eliminado.

Las epidemias de cólera, ó de fiebre amarilla, sólo pueden desarrollarse actualmente en poblaciones muy atrasadas, casi bárbaras.

El país que es atacado de una epidemia de cólera ó de fiebre amarilla, ¡bien merecido lo tiene! Porque la epidemia es el fruto de su imprevisión y de su atraso. (*Risas*).

La importación de los gérmenes, su difusión es cada vez más grande con la rapidez de las comunicaciones, con la circulación cada vez más intensa de los hombres, pero la semilla no prende, porque el suelo, el medio, el ambiente de las poblaciones se ha vuelto refractario con el progreso. Epidemia y atraso son los términos de una ecuación.

El último foco epidémico de cólera, la epidemia de Hamburgo ha sido la más concluyente demostración del hecho que acabo de enunciar.

Hamburgo se epidemió por el cólera á causa de su mal estado sanitario, pero el foco epidémico de Hamburgo colocado en el centro de la Europa, en comunicación constante, por mar y por tierra con el resto del mundo, no irradió su acción epidémica á ningún otro pueblo civilizado, por su estado sanitario y por la organización de los servicios higiénicos.

Nosotros no tenemos por qué alarmarnos el estado sanitario de nuestras poblaciones y la buena organización de los servicios higiénicos nos ha dado la inmunidad. La defensa de la salud es permanente y comprende los mismos procedimientos para todas las enfermedades y elementos hostiles de la salud.

La República Argentina puede mantener en América la libertad del tráfico en toda su plenitud, sin ninguna restricción, como lo mantuvo Inglaterra en Europa, serena y tranquilamente sin comprometer la salud pública confiada en la inmunidad que le confieren sus progresos sanitarios y en la acción de sus servicios higiénicos.

No tengo inconveniente en que venga el ministro, y al acompañar á mi distinguido colega en su pedido, quiero que se entienda bien que nosotros no tenemos por qué alarmarnos por el desarrollo del cólera en Rusia, ni tener otra preocupación que la que reclama el cuidado ordinario y permanente de la salud.

El temor de la importación epidémica de cólera, de fiebre amarilla, pertenece al pasado; ese temor es patrimonio del atraso, de la imprevisión. No reza con nosotros, podemos decirlo con plena seguridad y con la satisfacción que desgraciadamente no pueden tener todos nuestros vecinos. Esa ha sido nuestra verdadera obra de defensa nacional, la base de nuestro engrandecimiento, la condición más eficiente de nuestro progreso. Hemos hecho á tiempo, oportunamente lo que exige la defensa de la salud. Lo hemos hecho profilácticamente, antes que el peligro amenace, porque esperar que el peligro se acerque para acordarse de la defensa de la salud, es invertir el procedimiento, es como dicen los ingleses «atar la carreta delante de los bueyes». (*Risas ¡Muy bien!*)

Sr. Alvarez—Pido la palabra.

Me permito hacer notar á mi distinguido colega que he dicho que la defensa de la salud pública debe ser permanente, y es aquí permanente: no puede ser exclusivamente accidental. Por eso es que procuro saber primero cuáles son los elementos con que se cuenta para defender permanentemente la salud, y cuáles serían necesarios para garantir mejor ese propósito y evitar también, en lo posible, la importación del cólera.

Dije que era posible que el departamento nacional de higiene necesitara algunos elementos. Es probable que algunos de los compañeros de la pasada comisión de presupuesto recuerden que consideramos pedidos hechos por aquella repartición, pedidos de elementos

para llenar sus funciones, y que hoy sería más urgente que nunca el proveerlos.

Pero aún en el caso de que hayan sido provistos los que entonces se necesitaron, pueden ser indispensables otros y no podemos saberlo ciertamente sin preguntarlo, He creído que la manera más rápida y más práctica de proceder era la que he adoptado, esto es, proponer á la cámara una resolución pidiendo informes en este sentido al Poder ejecutivo con propósitos legislativos, y entonces estaremos habilitados para resolver lo que corresponda.

He dicho.

Sr. Presidente—¿Se ha hecho moción de tratar sobre tablas?

Sr. Piñero—No, señor; es bueno que se sepa que no hay urgencia ni tenemos preocupación.

8

FERROCARRILES

RENOVACIÓN DE MATERIAL

Sr. Terán—Pido la palabra.

El asunto de que se ha dado cuenta, que viene en segunda revisión, referente á la renovación del material de los ferrocarriles, ha sido ya extensamente discutido en esta cámara, tanto en los lineamientos del proyecto del Senado como en los lineamientos de las modificaciones en él introducidas; y que por consiguiente podríamos en esta sesión tratarlo sobre tablas, resolviendo si se insiste ó no en la sanción de esta cámara.

—Apoyado.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Yo me voy á oponer á la moción que acaba de proponer el señor diputado por Tucumán.

Ha de haber tenido sus razones graves el honorable Senado para haber insistido, á la sola comunicación de la sanción de esta cámara, en su proyecto primitivo, y entonces me parece de todo punto indispensable, que tanto la cámara como la comisión se tomen el tiempo necesario para ver en qué consisten esos fundamentos, y si es necesario, se consulte la opinión de los ministros que deben intervenir en este asunto.

No encuentro ningún inconveniente en que se espere veinticuatro ó cuarenta y ocho horas para tratarlo.

Sr. Terán—Pido la palabra.

Para decir únicamente dos.

Entendía que este asunto había sido tratado con toda detención y conocimiento en el seno de esta cámara y que todos los diputados debían estar en perfectas condiciones para votarlo en conciencia.

Insisto en la moción y la someto á la consideración de la cámara.

—Se vota la moción del señor diputado Terán y es rechazada.

Sr. Presidente—Pasará el asunto á la comisión de presupuesto.

9

SUBSIDIOS

Á VARIOS HOSPITALES

Sr. Vidal—Pido la palabra.

Hago moción para que se trate sobre tablas el asunto de que se ha dado cuenta, sobre subsidios á hospitales.

Sr. Piñero — ¿De qué trata ese asunto?

Sr. Presidente—De modificaciones introducidas por el honorable Senado, en un proyecto sancionado por la honorable cámara, decretando construcciones en los hospitales Rawson y San Roque, en la provincia de San Juan. El honorable Senado ha modificado el proyecto agregándole otros hospitales.

Sr. Piñero—En la sesión de ayer se resolvió qne se tratara en la de hoy, como primer asunto, el proyecto de aumento de capital del Banco de la nación.

Esa ha sido la resolución de la cámara que debe cumplirse.

Sr. Presidente—La cámara resolverá por medio de una votación.

—Se vota la moción del señor diputado por Corrientes, y resulta negativa.

10

MINISTERIO DE AGRICULTURA

CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Autorízase al Poder ejecutivo para licitar la construcción de un edificio en la Capital de la república en terreno de propiedad del estado y con un costo que no exceda de tres millones de pesos moneda nacional ($ 3.000.000 m/n), destinado á instalar las dependencias del ministerio de agricultura, industria y comercio

Art 2º. El pago de esta construcción se efectuará en cuotas de 16.000 pesos moneda nacional ($ 16.000 m/n) mensuales, correspondientes á la amortización é interés del capital invertido, que no deberán en ningún caso exceder del seis por ciento anual y que empezarán á abonarse luego de terminada la obra que deberá estarlo antes del 25 de mayo de 1910.

Art. 3º. Los gastos que demande esta obra se imputarán á la presente ley, siendo las cuotas mensuales de que trata el artículo 3º. incluidas en los presupuestos generales correspondientes.

Art. 4º. Comuníquese, etc.

Buenos Aires, septiembre 24 de 1908.

A. C. Escobar.

Sr. Escobar—Señor presidente:

El proyecto que tengo el honor de presentar á la consideración de la honorable cámara, resuelve á mi entender uno de los problemas más urgentes de nuestra actual administración.

Es por demás sabido que las oficinas públicas, se encuentran instaladas definitivamente, muchas de ellas en locales de propiedad particular, por las que se abonan cantidades enormes en concepto de alquileres, agregado esto á la incomodidad que proporcionan el buen servicio, la distancia entre las diversas ubicaciones, y también por sus deplorables condiciones higiénicas.

Vengo á dotar, con mi proyecto, al ministerio de agricultura, de un sólo edificio, para que todas sus oficinas se encuentren reunidas, beneficiando á los otros departamentos de estado, para que con toda holgura, puedan estar en la casa de gobierno, estando muchos de ellos estrechados en tal forma, que no pueden prestar los servicios que el gran movimiento administrativo exige.

En los Estados Unidos de Norte América, además del edificio correspondiente al ministerio de agricultura, que costó 3.000.000 de dólares, se ha terminado el año pasado un magnífico palacio de mármol blanco, rodeado de jardines hermosos, que ha costado 5.000.000 de dólares, en el que últimamente ha instalado su despacho el actual ministro, sirviendo ambos para contener las innumerables oficinas de dicho departamento.

Entre nosotros, según datos que me han sido sumistrados oficialmente, por el ministerio de agricultura, se abonan por alquileres 11 415 pesos mensuales, que corresponden á los locales ocupados por las divisiones de Tierras y Colonias, Ganadería, Comercio é Industria, Inmigración, Meteorología, Agricultura, Enseñanza Agrícola y Comisión Central de Defensa Agrícola. Las demás divisiones administrativas, Patentes y Marcas, Estadística y Economía Rural y Minas, Geología é Hidrología, no pagan alquileres por estar ubicadas en edificios de propiedad del estado; pero según cálculos se les puede asignar un alquiler de 5.300 pesos por mes, pues desocupándolas, servirían para otros ministerios, que tienen que arrendar casas para sus oficinas. El total de lo que correspondería á agricultura es entonces de 16.715 pesos mensuales por alquileres.

Bien pues; el proyecto autoriza al Poder ejecutivo para la construcción del «Palacio de agricultura, comercio é industria», en terrenos de propiedad fiscal, con un costo de 3.000 000 de pesos moneda nacional; debiendo efectuarse el pago en cuotas mensuales de 16 000 pesos moneda nacional, que es lo que actualmente se gasta en alquileres,—según lo he demostrado,—correspondientes á la amortización é intereses del capital invertido, que no deberán exceder en ningún caso del 6 por ciento anual y que empezarán á abonarse luego de terminada la obra, que deberá estarlo antes del 25 de Mayo de 1910, para que constituya uno de los números del programa de festejos del Centenario.

Queda en forma clara y sencilla, bosquejada la faz financiera del proyecto, sin recargo alguno para el erario público, disponiendo solamente de las

[illegible]

21

[illegible]

22

[illegible]

en la ley de presupuesto, se imputará á la presente ley.

Art. 8º Comuníquese al Poder ejecutivo.

G. Ferrer—Ezequiel de la Serna—Fernando Cordero.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

13

MOCIÓN

CASA DE ESTUDIANTES

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que se trate sobre tablas, en el orden de las mociones ya aprobadas, el despacho de la comisión de instrucción pública, sobre inversión de 100.000 pesos para el edificio de la casa de los estudiantes.

—Apoyada esta moción, se vota y es rechazada.

14

MOCIÓN

PREMIOS EN TIERRAS

Sr. Rodríguez Jurado — Pido la palabra.

Para hacer moción de que en el orden de las preferencias se trate el despacho de la comisión de guerra sobre el premio de tierras á los expedicionarios del río Negro.

Es un acto de reparación y de justicia.

Son tres ó cuatro los agraciados cuyos derechos declaró caducos el Poder ejecutivo, y como la ley se los da, la comisión ha despachado favorablemente.

—Apoyada esta moción, se vota y es rechazada.

15

BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA

AUMENTO DE CAPITAL

Sr. Presidente—Se va á pasar á la orden del día.

De acuerdo con lo resuelto por la cámara en la sesión anterior, se va á considerar el despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de ley relativo al aumento del capital del Banco de la nación argentina.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de hacienda ha estudiado nuevamente el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo por el que se aumenta el capital del Banco de la nación argentina, y por las razones que dará el miembro informante, tiene el honor de aconsejaros su sanción, con la siguiente modificación: suprimir en el párrafo tercero del artículo primero las palabras que dicen: «pudiendo aumentarse en cualquier tiempo el fondo amortizante» y sustituyéndolas con el siguiente agregado: *quedando autorizado el Poder ejecutivo á no aumentar el fondo amortizante ni efectuar conversiones ulteriores durante un plazo que no exceda de seis años.*

Sala de la comisión, septiembre 9 de 1908.

Eduardo Castex.—Pedro O. Luro.—C. Saavedra Lamas J. Ortiz de Rozas—V. Peña.

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de hacienda ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo por el que se aumenta el capital del Banco de la nación argentina; y por las razones que dará su miembro informante tiene el honor de aconsejaros su sanción.

Sala de la comisión, julio 10 de 1908.

Pedro O. Luro—Eduardo Castex—C. Saavedra Lamas—V. Peña.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para emitir títulos de deuda interna ó externa de la nación hasta la cantidad de ($ oro 17.800.000) diez y siete millones ochocientos mil pesos oro, ó su equivalente en libras esterlinas, francos, marcos ó moneda nacional de curso legal.

El tipo máximo de interés de dichos títu-

los no podrá exceder del cinco por ciento (5 %).

La amortización será del uno por ciento (1 %) anual acumulativa, por licitación cuando la cotización estuviera abajo de la par, y por sorteo cuando estuviera al valor nominal ó arriba de él, pudiendo aumentarse en cualquier tiempo el fondo amortizante.

El servicio de estos títulos se hará con las rentas generales de la nación.

Art. 2º El producido líquido de este empréstito se entregará al Banco de la nación argentina para aumento de su capital.

Art. 3º Derógase el párrafo b) del artículo 2º de la ley número 5129 de 18 de septiembre de 1907 y los artículos 3º y 4º de la misma ley, en cuanto se refiere á la emisión y servicio de títulos para integrar el aumento del capital del Banco de la nación argentina; como asimismo el artículo 7º de la ley 5124 de 17 de septiembre de 1907. El Banco de la nación argentina llevará una cuenta especial de las entradas de la liquidación del Banco nacional, atendiendo con ellas las obligaciones pendientes (leyes números 3655 y 3750), y el remanente lo entregará á la tesorería general de la nación al final de cada año, con destino á amortizaciones extraordinarias de títulos de las mismas leyes.

Art. 4º Comuníquese al Poder ejecutivo.

IRIONDO

(Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la pág. 178).

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Expresar en pocas palabras lo que ha sido materia de un largo estudio, como el que la comisión de hacienda ha consagrado á este importante asunto relacionado con el capital del Banco de la nación y el aumento proyectado, es mucho más difícil de lo que á primera vista pudiera parecer. Pero considero como un deber ineludible, impuesto no sólo por las circunstancias, sino por el valor que cobra cada minuto en las actuales deliberaciones de la honorable cámara, el encerrar este informe en la más breve síntesis posible, cumpliendo así el cometido que me han dado mis distinguidos colegas.

El banco debe aumentar su capital en forma que no importe para él un gravamen, y que le permita desenvolver con la mayor eficacia sus funciones vitales para el movimiento del crédito.

Este capital le debe ser aportado como lo fué el capital originario, es decir, á título gratuíto. La erogación mínima que esto representará para el erario público, le será devuelta en la forma indirecta en que la riqueza creada ofrece á los gobiernos la compensación generosa del sacrificio inicial, cuando él ha sido oportuna é inteligentemente realizado.

La ley que autorizó el aumento del capital del banco, el año pasado, le impuso el servicio del empréstito que autorizaba, y se basó en un cálculo congetural de los resultados de la liquidación del antiguo Banco nacional. El Banco de la nación ha presentado cifras que demuestran que cumplidas las erogaciones de las leyes á que esta liquidación está directamente afectada, como la ley 3655 y la 3750, no solamente no quedará saldo alguno á favor de esta liquidación, sino que ella impondría al Banco de la nación el afrontar el pago de la diferencia de doce millones con sus propios recursos.

El directorio del banco hace notar además que un aumento de capital á título oneroso le impondría á su vez la obligación de buscar en sus operaciones el resultado positivo de las mismas, en detrimento de intereses legítimos, como son los de los centros nacientes de trabajo donde es sabido que la instalación de una nueva sucursal representa en los primeros tiempos una pérdida para el banco.

El Banco de la nación es, en definitiva, algo así como la nación misma, es una de sus vísceras más nobles, la que lleva consigo la fuerza creadora y expansiva del capital; su marcha triunfal, sus avances vigorosos, son el fiel exponente de nuestro propio crecimiento, y las ciento siete sucursales desparramadas en toda la república señalan la orientación firme y acertada de sus elementos dirigentes; el arbol arterial extiende sus ramas, sus canales de circulación se dilatan á través de este vasto organismo; pero es indispensable que el gran músculo motor reciba á su vez el alimento necesario para responder á las exigencias de un crecimiento tan rápido y extraordinario.

Las cifras que exhibe este estudio se prestarían en situación menos premiosa que la presente á un comentario realmente ilustrativo; pero no voy á tomar sino dos para hacer resaltar la acción benéfica de este gran establecimiento de crédito. Estas cifras se refieren á los préstamos según los gremios.

En 1907, se han hecho descuentos á los agricultores por 36.307.000 pesos

contra 29.341.000 que se les ha prestado en 1906; diferencia: 6.766.000 pesos; á los industriales se les ha prestado 25.171.000 en 1907 contra 23.156.000 en 1906; diferencia: 2.015.000 pesos. A los hacendados se les ha prestado 86.454.000 en 1907, contra, 72.189.000 en 1906; diferencia: 14.265.000 pesos. A los cocomerciantes se les ha acordado préstamos en 1907 por valor de 127.472.000 y en 1906 114.752.000; diferencia: 12.770.000 pesos. Y por último, la cifra de los descuentos á los gremios representa 62.000.000 en 1907 contra 43.512.007 en 1906, diferencia á favor de 1907: 18.488.000 pesos.

Esto demuestra que allí donde el banco lleva su acción se señala en su marcha por una progresión ascendente que es la mejor demostración del acierto con que se procede y del progreso general que alcanza el país en todas las esferas del trabajo.

Estas cifras demuestran además que el criterio de la dirección del Banco, tanto en la casa central como en las sucursales, se inspira en el fomento de todas las actividades, pues todas ellas concurren á aumentar la riqueza pública y á impulsar poderosamente la marcha del país.

La modificación que ha introducido la comisión en los últimos días, se refiere á un solo punto, y ha sido consecuencia de una indicación hecha desde Europa por uno de los directores del Banco de la nación, actualmente allí, nuestro excolega el muy estimado financista señor Berduc.

Los banqueros y los capitalistas, tanto en lo que se refiere á los grandes capitales como el capital del ahorro, fijan cada día una tendencia que puede decirse es característica de las inversiones europeas del capital: la seguridad del título y la estabilidad de la renta. De modo, pues, que un título acreditado, una vez difundido en todos los canales de la circulación, lo que necesita para despertar el interés y alcanzar popularidad, es que no se le sujete á amortizaciones extraordinarias ni á conversiones frecuentes. Esto le dá un carácter de estabilidad, de fijeza, que solo expone al tenedor á que la amortización corriente lo sortee y por consiguiente se lo retire.

Esta característica ha dado lugar á que los últimos empréstitos europeos, y particularmente los dos últimos empréstitos japoneses, hayan consignado una cláusula por la cual no se hace amortizaciones extraordinarias ni conversiones ulteriores dentro de determinados períodos de años.

Tales son entre otros el empréstito ruso de 5 %, de 1906, no convertible hasta 1916; el empréstito japonés de 5 % de 1902, no convertible por cinco años, y el de 1907 hasta 1922; el de la ciudad de Moscow, de 5 %, de 1908, y el de Copenhague de 4 % del mismo año, que no son convertibles hasta 1918, y el de la ciudad de San Peterburgo, de 5 % de 1908, hasta 1923.

El crédito argentino ha ensayado con éxito esta reforma y en las leyes de conversión de 1906 se autorizó al Poder ejecutivo á no hacer amortizaciones extraordinarias, en una de aquellas leyes por 6 años, y en la otra por 12 años. El resultado puede alcanzarse por esta sola cifra. El empréstito de conversión, bajo la administración financiera del doctor Lobos, fué colocado el precio de 97 por ciento, lo que puede considerase como un éxito, dadas las circunstancias difíciles porque atravesaban los mercados europeos. Ese título que es hoy popular en Europa, título de deuda interna, está cotizado á 101.

De modo, pues, que la aplicación del mismo principio al empréstito que hoy se autoriza para aumento del capital del Banco de la nación, presenta una perspectiva sumamente favorable para su negociación y su ulterior cotización.

No tengo, señor presidente, nada más que agregar dentro del propósito sintético que inspira este informe. El aumento del capital del Banco de la nación, los beneficios acumulados que le asegura su carta orgánica, se traducirán seguramente en una ampliación de todos los servicios, en una difusión de su capital, en nuevos centros de trabajo, haciendo que el banco pueda contribuir con mayor eficacia á regular el mercado interno, como ya regula los cambios internacionales, y por fin, que pueda alcanzar para sí mismo, día por día, un rango cada vez más prominente entre los establecimientos similares del mundo.

Anticipando á la honorable cámara que me será muy grato suministrar en nombre de la comisión cualquier explicación ó informe que me fuera solicitado, sólo me resta recomendar este despacho como uno de los más trascendentales en sus resultados que hayan ocupado las deliberaciones en el presente periodo.

He dicho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

los no podrá exceder del cinco por ciento (5 %).

La amortización será del uno por ciento (1 %) anual acumulativa, por licitación cuando la cotización estuviera abajo de la par, y por sorteo cuando estuviera al valor nominal ó arriba de él, pudiendo aumentarse en cualquier tiempo el fondo amortizante.

El servicio de estos títulos se hará con las rentas generales de la nación

Art. 2º El producido líquido de este empréstito se entregará al Banco de la nación argentina para aumento de su capital.

Art. 3º Derógase el párrafo *b*) del artículo 2º de la ley número 5129 de 18 de septiembre de 1907 y los artículos 3º y 4º de la misma ley, en cuanto se refiere á la emisión y servicio de títulos para integrar el aumento del capital del Banco de la nación argentina; como asimismo el artículo 7º de la ley 5124 de 17 de septiembre de 1907. El Banco de la nación argentina llevará una cuenta especial de las entradas de la liquidación del Banco nacional, atendiendo con ellas las obligaciones pendientes (leyes números 3655 y 3750) y el remanente lo entregará á la tesorería general de la nación al final de cada año, con destino á amortizaciones extraordinarias de títulos de las mismas leyes.

Art. 4º Comuníquese al Poder ejecutivo.

IRIONDO

(Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la pág. 178).

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Expresar en pocas palabras lo que ha sido materia de un largo estudio, como el que la comisión de hacienda ha consagrado á este importante asunto relacionado con el capital del Banco de la nación y el aumento proyectado, es mucho más difícil de lo que á primera vista pudiera parecer. Pero considero como un deber ineludible, impuesto no sólo por las circunstancias, sino por el valor que cobra cada minuto en las actuales deliberaciones de la honorable cámara, el encerrar este informe en la más breve síntesis posible, cumpliendo así el cometido que me han dado mis distinguidos colegas.

El banco debe aumentar su capital en forma que no importe para él un gravamen, y que le permita desenvolver con la mayor eficacia sus funciones vitales para el movimiento del crédito.

Este capital le debe ser aportado como lo fué el capital originario, es decir, á título gratuíto. La erogación mínima que esto representará para el erario público, le será devuelta en la forma indirecta en que la riqueza creada ofrece á los gobiernos la compensación generosa del sacrificio inicial, cuando él ha sido oportuna é inteligentemente realizado.

La ley que autorizó el aumento del capital del banco, el año pasado, le impuso el servicio del empréstito que autorizaba, y se basó en un cálculo congetural de los resultados de la liquidación del antiguo Banco nacional. El Banco de la nación ha presentado cifras que demuestran que cumplidas las erogaciones de las leyes á que esta liquidación está directamente afectada, como la ley 3655 y la 3750, no solamente no quedará saldo alguno á favor de esta liquidación, sino que ella impondría al Banco de la nación el afrontar el pago de la diferencia de doce millones con sus propios recursos.

El directorio del banco hace notar además que un aumento de capital á título oneroso le impondría á su vez la obligación de buscar en sus operaciones el resultado positivo de las mismas, en detrimento de intereses legítimos, como son los de los centros nacientes de trabajo donde es sabido que la instalación de una nueva sucursal representa en los primeros tiempos una pérdida para el banco.

El Banco de la nación es, en definitiva, algo así como la nación misma, es una de sus vísceras más nobles, la que lleva consigo la fuerza creadora y expansiva del capital; su marcha triunfal, sus avances vigorosos, son el fiel exponente de nuestro propio crecimiento, y las ciento siete sucursales desparramadas en toda la república señalan la orientación firme y acertada de sus elementos dirigentes; el arbol arterial extiende sus ramas, sus canales de circulación se dilatan á través de este vasto organismo; pero es indispensable que el gran músculo motor reciba á su vez el alimento necesario para responder á las exigencias de un crecimiento tan rápido y extraordinario.

Las cifras que exhibe este estudio se prestarían en situación menos premiosa que la presente á un comentario realmente ilustrativo; pero no voy á tomar sino dos para hacer resaltar la acción benéfica de este gran establecimiento de crédito. Estas cifras se refieren á los préstamos según los gremios.

En 1907, se han hecho descuentos á los agricultores por 36.307.000 pesos

contra 29.341.000 que se les ha prestado en 1906; diferencia: 6.766.000 pesos; á los industriales se les ha prestado 25.171.000 en 1907 contra 23.156.000 en 1906; diferencia: 2.015.000 pesos. A los hacendados se les ha prestado 86.454.000 en 1907, contra, 72.189.000 en 1906; diferencia: 14.265.000 pesos. A los cocomerciantes se les ha acordado préstamos en 1907 por valor de 127.472.000 y en 1906 114.752.000; diferencia: 12.770.000 pesos. Y por último, la cifra de los descuentos á los gremios representa 62.000.000 en 1907 contra 43.512.007 en 1906, diferencia á favor de 1907: 18.488.000 pesos.

Esto demuestra que allí donde el banco lleva su acción se señala en su marcha por una progresión ascendente que es la mejor demostración del acierto con que se procede y del progreso general que alcanza el país en todas las esferas del trabajo.

Estas cifras demuestran además que el criterio de la dirección del Banco, tanto en la casa central como en las sucursales, se inspira en el fomento de todas las actividades, pues todas ellas concurren á aumentar la riqueza pública y á impulsar poderosamente la marcha del país.

La modificación que ha introducido la comisión en los últimos días, se refiere á un solo punto, y ha sido consecuencia de una indicación hecha desde Europa por uno de los directores del Banco de la nación, actualmente allí, nuestro excolega el muy estimado financista señor Berduc.

Los banqueros y los capitalistas, tanto en lo que se refiere á los grandes capitales como el capital del ahorro, fijan cada día una tendencia que puede decirse es característica de las inversiones europeas del capital: la seguridad del título y la estabilidad de la renta. De modo, pues, que un título acreditado, una vez difundido en todos los canales de la circulación, lo que necesita para despertar el interés y alcanzar popularidad, es que no se le sujete á amortizaciones extraordinarias ni á conversiones frecuentes. Esto le dá un carácter de estabilidad, de fijeza, que solo expone al tenedor á que la amortización corriente lo sortee y por consiguiente se lo retire.

Esta característica ha dado lugar á que los últimos empréstitos europeos, y particularmente los dos últimos empréstitos japoneses, hayan consignado una cláusula por la cual no se hace amortizaciones extraordinarias ni conversiones ulteriores dentro de determinados períodos de años.

Tales son entre otros el empréstito ruso de 5 %, de 1906, no convertible hasta 1916; el empréstito japonés de 5 % de 1902, no convertible por cinco años, y el de 1907 hasta 1922; el de la ciudad de Moscow, de 5 %, de 1908, y el de Copenhague de 4 % del mismo año, que no son convertibles hasta 1918, y el de la ciudad de San Peterburgo, de 5 % de 1908, hasta 1923.

El crédito argentino ha ensayado con éxito esta reforma y en las leyes de conversión de 1906 se autorizó al Poder ejecutivo á no hacer amortizaciones extraordinarias, en una de aquellas leyes por 6 años, y en la otra por 12 años. El resultado puede alcanzarse por esta sola cifra. El empréstito de conversión, bajo la administración financiera del doctor Lobos, fué colocado el precio de 97 por ciento, lo que puede considerase como un éxito, dadas las circunstancias difíciles porque atravesaban los mercados europeos. Ese título que es hoy popular en Europa, título de deuda interna, está cotizado á 101.

De modo, pues, que la aplicación del mismo principio al empréstito que hoy se autoriza para aumento del capital del Banco de la nación, presenta una perspectiva sumamente favorable para su negociación y su ulterior cotización.

No tengo, señor presidente, nada más que agregar dentro del propósito sintético que inspira este informe. El aumento del capital del Banco de la nación, los beneficios acumulados que le asegura su carta orgánica, se traducirán seguramente en una ampliación de todos los servicios, en una difusión de su capital, en nuevos centros de trabajo, haciendo que el banco pueda contribuir con mayor eficacia á regular el mercado interno, como ya regula los cambios internacionales, y por fin, que pueda alcanzar para sí mismo, día por día, un rango cada vez más prominente entre los establecimientos similares del mundo.

Anticipando á la honorable cámara que me será muy grato suministrar en nombre de la comisión cualquier explicación ó informe que me fuera solicitado, sólo me resta recomendar este despacho como uno de los más trascendentales en sus resultados que hayan ocupado las deliberaciones en el presente periodo.

He dicho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

partidas actuales del presupuesto, recién cuando se termine la construcción del edificio y puedan trasladarse las oficinas que ahora pagan alquileres.

Creo, señor presidente, que un proyecto como el que presento, merecerá la acogida favorable de la honorable cámara, como ya la ha merecido de parte del señor ministro de agricultura, que me ha manifestado su completa conformidad, pues además de servir la buena administración, con el palacio de agricultura, comercio é industria, se atenderán los intereses bien entendidos de la nación, instalándose una exposición permanente de nuestros productos, industrias, etc. etc; de modo que el extranjero que haya visitado aquel palacio, cuando salga de él, después de recorrido detenidamente, conozca nuestro país en todas sus distintas y variadas modalidades, su capacidad financiera, potencialidad económica, condiciones geográficas y tantas otras manifestaciones sobresalientes de nuestra exhuberante riqueza, que nos hace ocupar legítimamente un lugar prominente entre las grandes naciones productoras.

—Pasa el proyecto á la comisión de hacienda.

11

EDIFICIOS

PARA OFICINAS NACIONALES EN SALTA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo construirá en la provincia de Salta un edificio destinado á albergar la sucursal de correos y telégrafos, el juzgado federal, la ingeniería de sección, la aduana y la inspección de enseñanza primaria.

Art. 2°. El Poder ejecutivo podrá invertir en ese objeto hasta la suma de ($ 250.000 m/n).

Art. 3°. La suma anterior se extraerá de rentas generales.

Art. 4°. Comuníquese, etc.

Felipe Guasch Leguizamón.

Sr. Guasch Leguizamón—Señor presidente:

Este proyecto que aparentemente importa un gasto, aunque no elevado, que bien podría evitarse, significa en el fondo un acto de buena administración que el estado realiza, beneficiando al propio tiempo el funcionamiento de algunas de sus dependencias.

La sucursal de correos y telégrafos de Salta, habita una casa excéntrica, carcomida y vieja, que no ofrece ninguna ventaja á sus oficinas, y en cambio muchos inconvenientes al público; el juzgado federal funciona en una sala, bien impropia por cierto de la majestad que alberga; la aduana un chiribitil, y la ingeniería de sección en cualquier parte.

En virtud de mi proyecto, todas estas oficinas y la inspección de enseñanza primaria que va adquiriendo importancia y ha multiplicado su personal, dispondrán de un edificio cómodo, digno, central y al alcance de todos, y la nación ahorrará los alquileres, que hoy paga por esas habitaciones, distantes y dispersas, los cuales sumados, importan más, muchísimo más que la renta del pequeño capital, que en construirlo va á emplearse.

Y hasta se habrá contribuido, de ese modo, á mejorar la estética de aquella ciudad, todavía colonial, que tanto necesita de la acción particular y edilicia en ese sentido.

Este último argumento, no es seguramente muy decisivo, pero como se ha empleado con éxito, al discutirse el proyecto de construcción del palacio que ha de ocupar el representante argentino en Río Janeiro, lo utilizo también yo, recordando el proverbio que dice: «la caridad bien entendida, debe comenzar por casa».

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

12

PENSIÓN

SEÑORA MERCEDES O. DE VARELA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Auméntase á trescientos pesos moneda nacional ($ 300 m/n) la pensión acordada á la señora Mercedes Ortiz de Varela madre del ex-diputado Rufino Varela Ortiz.

Art. 2° Mientras no se incluya este gasto

en la ley de presupuesto, se imputará á la presente ley.

Art. 8° Comuníquese al Poder ejecutivo.

G. Ferrer—Ezequiel de la Serna—Fernando Cordero.

—Pasa el proyecto á la comisión de peticiones.

13

MOCIÓN

CASA DE ESTUDIANTES

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que se trate sobre tablas, en el orden de las mociones ya aprobadas, el despacho de la comisión de instrucción pública, sobre inversión de 100.000 pesos para el edificio de la casa de los estudiantes.

—Apoyada esta moción, se vota y es rechazada.

14

MOCIÓN

PREMIOS EN TIERRAS

Sr. Rodríguez Jurado — Pido la palabra.

Para hacer moción de que en el orden de las preferencias se trate el despacho de la comisión de guerra sobre el premio de tierras á los expedicionarios del río Negro.

Es un acto de reparación y de justicia.

Son tres ó cuatro los agraciados cuyos derechos declaró caducos el Poder ejecutivo, y como la ley se los da, la comisión ha despachado favorablemente.

—Apoyada esta moción, se vota y es rechazada.

15

BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA

AUMENTO DE CAPITAL

Sr. Presidente—Se va á pasar á la orden del día.

De acuerdo con lo resuelto por la cámara en la sesión anterior, se va á considerar el despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de ley relativo al aumento del capital del Banco de la nación argentina.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de hacienda ha estudiado nuevamente el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo por el que se aumenta el capital del Banco de la nación argentina, y por las razones que dará el miembro informante, tiene el honor de aconsejaros su sanción, con la siguiente modificación: suprimir en el párrafo tercero del artículo primero las palabras que dicen: «pudiendo aumentarse en cualquier tiempo el fondo amortizante» y sustituyéndolas con el siguiente agregado: *quedando autorizado el Poder ejecutivo á no aumentar el fondo amortizante ni efectuar conversiones ulteriores durante un plazo que no exceda de seis años.*

Sala de la comisión, septiembre 9 de 1908.

Eduardo Castex.—Pedro O. Luro.—C. Saavedra Lamas J. Ortiz de Rozas—V. Peña.

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de hacienda ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo por el que se aumenta el capital del Banco de la nación argentina; y por las razones que dará su miembro informante tiene el honor de aconsejaros su sanción.

Sala de la comisión, julio 10 de 1908.

Pedro O. Luro—Eduardo Castex—C. Saavedra Lamas—V. Peña.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para emitir títulos de deuda interna ó externa de la nación hasta la cantidad de ($ oro 17.800.000) diez y siete millones ochocientos mil pesos oro, ó su equivalente en libras esterlinas, francos, marcos ó moneda nacional de curso legal.

El tipo máximo de interés de dichos t...

los no podrá exceder del cinco por ciento (5 %).

La amortización será del uno por ciento (1 %) anual acumulativa, por licitación cuando la cotización estuviera abajo de la par, y por sorteo cuando estuviera al valor nominal ó arriba de él, pudiendo aumentarse en cualquier tiempo el fondo amortizante.

El servicio de estos títulos se hará con las rentas generales de la nación.

Art. 2º El producido líquido de este empréstito se entregará al Banco de la nación argentina para aumento de su capital.

Art. 3º Derógase el párrafo *b*) del artículo 2º de la ley número 5129 de 18 de septiembre de 1907 y los artículos 3º y 4º de la misma ley, en cuanto se refiere á la emisión y servicio de títulos para integrar el aumento del capital del Banco de la nación argentina; como asimismo el artículo 7º de la ley 5124 de 17 de septiembre de 1907. El Banco de la nación argentina llevará una cuenta especial de las entradas de la liquidación del Banco nacional, atendiendo con ellas las obligaciones pendientes (leyes números 3655 y 3750) y el remanente lo entregará á la tesorería general de la nación al final de cada año, con destino á amortizaciones extraordinarias de títulos de las mismas leyes.

Art. 4º Comuníquese al Poder ejecutivo.

IRIONDO

(Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la pág. 178).

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Expresar en pocas palabras lo que ha sido materia de un largo estudio, como el que la comisión de hacienda ha consagrado á este importante asunto relacionado con el capital del Banco de la nación y el aumento proyectado, es mucho más difícil de lo que á primera vista pudiera parecer. Pero considero como un deber ineludible, impuesto no sólo por las circunstancias, sino por el valor que cobra cada minuto en las actuales deliberaciones de la honorable cámara, el encerrar este informe en la más breve síntesis posible, cumpliendo así el cometido que me han dado mis distinguidos colegas.

El banco debe aumentar su capital en forma que no importe para él un gravamen, y que le permita desenvolver con la mayor eficacia sus funciones vitales para el movimiento del crédito.

Este capital le debe ser aportado como lo fué el capital originario, es decir, á título gratuito. La erogación mínima que esto representará para el erario público, le será devuelta en la forma indirecta en que la riqueza creada ofrece á los gobiernos la compensación generosa del sacrificio inicial, cuando él ha sido oportuna é inteligentemente realizado.

La ley que autorizó el aumento del capital del banco, el año pasado, le impuso el servicio del empréstito que autorizaba, y se basó en un cálculo congetural de los resultados de la liquidación del antiguo Banco nacional. El Banco de la nación ha presentado cifras que demuestran que cumplidas las erogaciones de las leyes á que esta liquidación está directamente afectada, como la ley 3655 y la 3750, no solamente no quedará saldo alguno á favor de esta liquidación, sino que ella impondría al Banco de la nación el afrontar el pago de la diferencia de doce millones con sus propios recursos.

El directorio del banco hace notar además que un aumento de capital á título oneroso le impondría á su vez la obligación de buscar en sus operaciones el resultado positivo de las mismas, en detrimento de intereses legítimos, como son los de los centros nacientes de trabajo donde es sabido que la instalación de una nueva sucursal representa en los primeros tiempos una pérdida para el banco.

El Banco de la nación es, en definitiva, algo así como la nación misma, es una de sus vísceras más nobles, la que lleva consigo la fuerza creadora y expansiva del capital; su marcha triunfal, sus avances vigorosos, son el fiel exponente de nuestro propio crecimiento, y las ciento siete sucursales desparramadas en toda la república señalan la orientación firme y acertada de sus elementos dirigentes; el arbol arterial extiende sus ramas, sus canales de circulación se dilatan á través de este vasto organismo; pero es indispensable que el gran músculo motor reciba á su vez el alimento necesario para responder á las exigencias de un crecimiento tan rápido y extraordinario.

Las cifras que exhibe este estudio se prestarían en situación menos premiosa que la presente á un comentario realmente ilustrativo; pero no voy á tomar sino dos para hacer resaltar la acción benéfica de este gran establecimiento de crédito. Estas cifras se refieren á los préstamos según los gremios.

En 1907, se han hecho descuentos á los agricultores por 36.307.000 pesos

contra 29.341.000 que se les ha prestado en 1906; diferencia: 6.766.000 pesos; á los industriales se les ha prestado 25.171.000 en 1907 contra 23.156.000 en 1906; diferencia: 2.015.000 pesos. A los hacendados se les ha prestado 86.454.000 en 1907, contra, 72.189.000 en 1906; diferencia: 14.265.000 pesos. A los co-comerciantes se les ha acordado préstamos en 1907 por valor de 127.472.000 y en 1906 114.752.000; diferencia: 12.770.000 pesos. Y por último, la cifra de los descuentos á los gremios representa 62.000.000 en 1907 contra 43.512.007 en 1906, diferencia á favor de 1907: 18.488.000 pesos.

Esto demuestra que allí donde el banco lleva su acción se señala en su marcha por una progresión ascendente que es la mejor demostración del acierto con que se procede y del progreso general que alcanza el país en todas las esferas del trabajo.

Estas cifras demuestran además que el criterio de la dirección del Banco, tanto en la casa central como en las sucursales, se inspira en el fomento de todas las actividades, pues todas ellas concurren á aumentar la riqueza pública y á impulsar poderosamente la marcha del país.

La modificación que ha introducido la comisión en los últimos días, se refiere á un solo punto, y ha sido consecuencia de una indicación hecha desde Europa por uno de los directores del Banco de la nación, actualmente allí, nuestro excolega el muy estimado financista señor Berduc.

Los banqueros y los capitalistas, tanto en lo que se refiere á los grandes capitales como el capital del ahorro, fijan cada día una tendencia que puede decirse es característica de las inversiones europeas del capital: la seguridad del título y la estabilidad de la renta. De modo, pues, que un título acreditado, una vez difundido en todos los canales de la circulación, lo que necesita para despertar el interés y alcanzar popularidad, es que no se le sujete á amortizaciones extraordinarias ni á conversiones frecuentes. Esto le dá un carácter de estabilidad, de fijeza, que solo expone al tenedor á que la amortización corriente lo sortee y por consiguiente se lo retire.

Esta característica ha dado lugar á que los últimos empréstitos europeos, y particularmente los dos últimos empréstitos japoneses, hayan consignado una cláusula por la cual no se hace amortizaciones extraordinarias ni conversiones ulteriores dentro de determinados períodos de años.

Tales son entre otros el empréstito ruso de 5 %, de 1906, no convertible hasta 1916; el empréstito japonés de 5 % de 1902, no convertible por cinco años, y el de 1907 hasta 1922; el de la ciudad de Moscow, de 5 %, de 1908, y el de Copenhague de 4 % del mismo año, que no son convertibles hasta 1918, y el de la ciudad de San Peterburgo, de 5 % de 1908, hasta 1923.

El crédito argentino ha ensayado con éxito esta reforma y en las leyes de conversión de 1906 se autorizó al Poder ejecutivo á no hacer amortizaciones extraordinarias, en una de aquellas leyes por 6 años, y en la otra por 12 años. El resultado puede alcanzarse por esta sola cifra. El empréstito de conversión, bajo la administración financiera del doctor Lobos, fué colocado el precio de 97 por ciento, lo que puede considerase como un éxito, dadas las circunstancias difíciles porque atravesaban los mercados europeos. Ese título que es hoy popular en Europa, título de deuda interna, está cotizado á 101.

De modo, pues, que la aplicación del mismo principio al empréstito que hoy se autoriza para aumento del capital del Banco de la nación, presenta una perspectiva sumamente favorable para su negociación y su ulterior cotización.

No tengo, señor presidente, nada más que agregar dentro del propósito sintético que inspira este informe. El aumento del capital del Banco de la nación, los beneficios acumulados que le asegura su carta orgánica, se traducirán seguramente en una ampliación de todos los servicios, en una difusión de su capital, en nuevos centros de trabajo, haciendo que el banco pueda contribuir con mayor eficacia á regular el mercado interno, como ya regula los cambios internacionales, y por fin, que pueda alcanzar para sí mismo, día por día, un rango cada vez más prominente entre los establecimientos similares del mundo.

Anticipando á la honorable cámara que me será muy grato suministrar en nombre de la comisión cualquier explicación ó informe que me fuera solicitado, sólo me resta recomendar este despacho como uno de los más trascendentales en sus resultados que hayan ocupado las deliberaciones en el presente periodo.

He dicho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.
—En discusión el artículo 1º.

Sr. del Barco—Pido la palabra.

Me parece que no queda bien esto: «quedando autorizado el Poder ejecutivo á no aumentar.»

Se autoriza á hacer otra cosa, pero no se autoriza á no hacerla.

Yo creo que quedaría mejor así: «no pudiendo el Poder ejecutivo aumentar el fondo amortizante.»

Sr. Luro—Voy á explicarle al señor diputado.

Esto que parece una redacción por negación, es la forma que conviene en este caso.

La autorización es para que el Poder ejecutivo, al contratar el empréstito, haga ó no uso de la facultad que tiene de aumentar el fondo amortizante, y en vez de establecer imperativamente, se le deja la latitud que facilita al Poder ejecutivo una negociación con relación al ambiente del momento en que ella se celebre.

Sr. del Barco—No obstante lo que dice el señor diputado, yo creo que podría darse á este artículo otra forma.

Sr. Luro—Quedando autorizado el Poder ejecutivo á no aumentar el fondo amortizante ni efectuar conversiones ulteriores, quiere decir que el Poder ejecutivo en el momento de contratar el empréstito con los banqueros dirá: Muy bien, me obligo á no aumentar el fondo amortizante.

¿Por qué? Porque la ley lo autoriza. No se puede decir «disminuir», desde el momento que no se aumenta.

Sr. del Barco — Entonces que se diga «pudiendo aumentarse ó no.»

Sr. Rodríguez Jurado—Pido que se vote el artículo por partes, hasta el último inciso, porque voy á votar en contra de la disposición que establece que el servicio de estos títulos se hará con las rentas generales de la nación.

No me explico, señor presidente, sino por una razón que no puede darse en este momento, que tratándose de un empréstito que va á reforzar el capital del banco y por consiguiente, á beneficiar considerablemente sus utilidades, la nación, que va á cargar con el capital, haga además, de rentas generales. el servicio de este empréstito.

Yo creo que si el banco va á obtener utilidades con esta operación, puesto que esas utilidades están en relación con el monto del capital, debe contribuir con una parte de ellas á hacer la amortización de los títulos.

Si bien es cierto que se puede argüir que habrá sucursales que no resultarán beneficiadas con esta operación y que no darán utilidades, se puede contestar que apenas serán dos ó tres que establezca el directorio en virtud de este aumento; pero de ninguna manera esa pérdida de utilidades podrá hacer desequilibrar las del banco, al extremo de que no alcancen éstas para poder contribuir al servicio de títulos de que el establecimiento va á aprovechar.

Por estas razones, como voy á votar en contra de esa cláusula, pediría que se votara por partes.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Me parece que será fácil contestar la observación del señor diputado, pues veo ha olvidado que este proyecto ha vuelto al Congreso en razón, justamente de este punto relativo al servicio del empréstito, que es capital para la marcha ulterior del establecimiento.

El año pasado, más ó menos en esta misma época, sancionamos una ley que autorizaba el aumento del capital del Banco de la nación. Por esa ley se disponía que el banco podría negociar un empréstito de treinta y ocho millones, de títulos de cinco por ciento y uno de amortización acumulativa; y esa autorización no ha sido usada por el banco. en razón de consideraciones, muy atinadas, que hizo el directorio en una nota elevada al ministerio de hacienda de la nación, y cuya lectura he querido ahorrar á la honorable cámara.

En esa nota se dan las razones que el banco tiene para no aceptar un capital á título oneroso. Desde luego, eso importaría llevar á su pasivo un rubro de cincuenta millones de pesos.

El capital del Banco de la nación debe ser á título gratuito, porque su acción es eminentemente nacional y creadora de riqueza, el banco acumula sus beneficios en favor de la nación misma de manera que la mínima carga que le impone el erario por razón del servicio de este empréstito, se la devuelve por los mil canales de la circulación, activando una industria naciente dando mayor vida á una industria ya

formada, llevando, en una palabra, á todas partes, la acción vigorizante y fecunda del capital.

El banco hace mención de lo que ocurrió en 1905. El servicio de los empréstitos dura muchísimos años, en tanto que el tipo de interés de los descuentos por las contingencias y modalidades del mercado financiero, puede variar de un año para otro. En 1905 el interés bancario corriente en plaza fué inferior á 5 por ciento y si se le impusiera al banco la obligación de hacer el servicio de estos títulos, se daría la incongruencia de que el banco pagara más caro que el interés que le pagan á él.

Pero ya que el señor diputado ha tocado, este punto, me parece conveniente como un acto de consideración para el directorio del banco, hacer una breve lectura de su nota.

En las sesiones del año pasado se le daban al banco, en compensación (vea el señor diputado como el criterio del Congreso ha sido como debía de ser, ampliamente liberal) en compensación al servicio qus se establecía á su cargo, se le daban los recursos de la liquidación del banco nacional que se estimaron en 25.000000 de pesos papel; se le daban, además, 13000000 de cédulas, y por fin se le entregaba el activo del Banco nacional en ese gran rubro de los deudores en mora, que representaba muchos millones nominales y la posibilidad de cobrar en el transcurso de varios años cantidades que pudieran representar diez ó quince millones más.

El banco demuestra con hechos, que no sólo no le quedarían recursos á su favor sino que, por el contrario, tendría que pagar hasta 1956 doce millones de pesos. Aquí está el párrafo en que se habla de eso.

«Ahora bien, señor ministro; para apreciar la importancia de los recursos que la ley 5129 le concede con destino al servicio de los títulos á emitirse, es evidente que el banco necesitaba saber cuánto importa á su vez la totalidad de los servicios que debe atender hasta el término de la liquidación por concepto de los empréstitos ya mencionados, (leyes 3655 y 3750), resultando del estudio realizado al efecto que para cancelar aquellos empréstitos, cuya extinción viene á producirse en diciembre de 1956, el banco tiene que efectuar un desembolso que absorbe totalmente los medios que la ley 5129 quiso darle para servir los títulos que han de aumentar su capital, anulando en el hecho con elevado exceso en contra del banco el saldo favorable que puede esperarse de la liquidación del Banco nacional, aún cuando ésta llegue á realizarse en condiciones que satisfagan las aspiraciones más optimistas.

El señor ministro podrá corroborar esta afirmación al imponerse de la planilla demostrativa que paso á formular:

La municipalidad pagará por servicio del empréstito de 10000000 de pesos, 6 % de interés y 1 % de amortización, que se extingue el 1º de enero de 1921 —trece años— $ 9222.459.75, igual á pesos oro sellado 4057 882,29.

El empréstito cancelatorio de las deudas del Banco nacional en liquidación (leyes 3655 y 3750) $ 7.700001,12—4 % de interés y 1/2 % de amortización.—Se extingue en diciembre de 1956.

Desembolsos.

Trece años de servicios con los recursos que entregue la municipalidad, pesos 4.057 882.29.

Por comisiones, etc., 469 140,86.

Por 36 años de servicios, 12.536.371,80.

Saldo en contra, pesos oro sellado 13005.512,66.

Es decir, le da la liquidación diez y seis á diez y siete millones de pesos y le impone por el servicio de los empréstitos una obligación de 29.000000.

Esto es no sólo completamente contrario á los intereses bien entendidos de la comunidad, sino que para el banco es un presente griego. Es imposible que el banco acepte como condición de un capital que se le autoriza á aumentar, el tener una obligación mayor que su capital mismo.

Paso por alto muchas otras consideraciones para llegar á la siguiente: «Pero hay otras consideraciones, señor ministro, que robustecen el pedido del directorio de este banco, y ha de permitirme vuecencia que deje expresada una de ellas, que por su importancia capital, creo no debemos omitir.

Abriga el directorio una seria incertidumbre respecto á las ventajas que pueda reportarle en el futuro la negociación de los títulos que la ley expresa.

No ha de escapar, en efecto, á la previsión de vuecencia la instabilidad del tipo del descuento que fluctúa según las condiciones del mercado y demás causas que determinan sus frecuentes alternativas, y bajo esta instabilidad, no es aventurado suponer que en el transcurso del tiempo que debe servirse di-

cho empréstito hasta llegar á su extinción, el Banco se verá en el caso de colocar su tasa (como sucedió durante el año 1905) á un tipo igual ó menor al que debe abonar por concepto de servicio de aquellos títulos.

La importancia de esta contingencia, surge claramente, señor ministro y es indudable que este directorio no podrá razonablemente acometer el descuento de obligaciones comerciales ó redescuento de carteras de otros bancos á un tipo de interés inferior al que paga por el servicio de los fondos públicos».

Y aquí toma el directorio uno de los aspectos fundamentales del aumento del capital del Banco de la nación: el redescuento, esta función esencial que falta en nuestra economía financiera como uno de los resortes principales de la buena marcha de los negocios, que sirve para la conjuración de toda crisis aguda ó sobreaguda, determinada por fenómenos de paralización momentánea en la circulación del numerario, porque basta una cosecha superabundante para que haya una crisis parcial, aguda originada por un estancamiento del dinero en la campaña determinando una escasez de recursos en los bancos á punto tal que personas de la mayor solvencia, se encuentran, con que los bancos están materialmente imposibilitados para efectuar sus préstamos con la amplitud con que lo desearían.

¿Por qué? Porque falta este órgano regulador del redescuento que lo tienen en Europa casi todas las naciones, el Banco de Francia, el Banco de Inglaterra, el Banco Imperial de Rusia, el Banco Imperial de Alemania. Todos estos bancos tienen en ellos la sección del redescuento que les permite aliviarse de la congestión momentánea de sus carteras, y que tiene en la vida económica de una nación las mismas posibles consecuencias que tiene la congestión parcial de un órgano en el individuo.

De modo, pues, que estos cincuenta millones de pesos dados gratuitamente al Banco de la nación argentina importan la posibilidad de crear la sanción del redescuento y determinar una circulación más activa de los capitales, resolviendo otra cuestión á que hice referencia el año pasado.

Se da entre nosotros, señor presidente, el fenómeno muy singular y posiblemente único en un país que necesita tanto numerario para desenvolver sus transacciones, de que los bancos se consideran en peligro cuando tienen un encaje menor de 25 por ciento de sus depósitos.

Presenté el año pasado cifras que demostraban que los seis grandes bancos franceses de descuento y los cinco grandes bancos alemanes, no tenían al 31 de diciembre de 1906 sino 12 1/2 y 13 por ciento de sus depósitos, y sin embargo, se había dado el caso que aquí se viera con cierta extrañeza, de que algunos bancos particulares tuviesen el 31 de diciembre del mismo año un encaje inferior al 30 por ciento Así es que este capital que se multiplica por razón del crecimiento del país, sería una de las más grandes garantías para evitar este fenómeno que no tiene absolutamente ninguna causa económica que importe un malestar, sino que es simplemente debido al aumento de la actividad comercial é industrial, al desenvolvimiento progresivo de la agricultura, de la ganadería, etc.

Con esto dejo contestada la observación del señor diputado.

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

No pensaba intervenir ampliamente en este asunto y sólo deseaba que quedaran consignadas las razones que tenía para votar en contra del artículo. Pero el señor diputado le ha dado tal vuelo á esta cuestión que me obliga á agregar algunas consideraciones más para fundar las razones que he tenido para oponerme á que se vote este artículo en la forma en que está redactado.

Decía el señor diputado, que esta emisión de títulos y este aumento del capital en la forma que se había hecho anteriormente era un presente griego para el banco.

Yo creo, señor presidente, que cualquiera que conozca las operaciones bancarias y que someramente haya estudiado la solidez del Banco de la nación, no podrá decir dados los recursos que tiene y la forma en que se halla establecido, sino que está en condiciones prósperas.

Ahora. con este refuerzo del capital que tiene por base y por propósito los que el señor diputado acaba de manifestar, con el cual se va á ensanchar naturalmente sus operaciones, á facilitar sus redescuentos y á producir todas las mejoras y ventajas que son consiguientes á esta amplitud del crédito de la república, no puede suponerse por malas que sean las operaciones

que se hagan, aunque se emplee todo el capital en una forma menos beneficiosa de la que es de creerse para el comercio y la industria, no puede sostenerse jamás, digo, que esta ampliación del capital del banco pueda considerarse como un presente griego.

Yo no me limitaba á establecer que el banco hiciera por sí mismo las operaciones de crédito y el servicio de los títulos. El banco, como persona jurídica, y dada la índole de sus operaciones, no puede hacerlas á grandes plazos como lo suponen las amortizaciones y los intereses acumulativos. Los servicios y operaciones de esta naturaleza, que son de índole propia de los gobiernos, están conformes, como he manifestado, con las disposiciones anteriores que establecen que el gobierno haga la emisión y consiga los fondos necesarios para entregarlos al banco, para que éste á su vez, los emplee como capital, en la forma más conveniente. Todo esto está bien: pero ello no quiere decir que el banco se vaya á desentender por completo de las utilidades que le va á producir este aumento de capital y que obligue á la nación á que, de sus rentas generales, destine las necesarias al fomento de operaciones de otro orden.

La única razón que tendría el señor diputado para sostener este artículo, es que, no obstante el destino que se le dé á este capital y que va á influir á su vez en las operaciones de crédito, se trata de una repartición nacional y que esas utilidades del banco se van á ir acumulando con el tiempo para convertirse en un capital de la nación. Ese será un argumento, si se quiere, pero no se puede decir que el aumento es un presente griego para el banco y que va á dar pérdidas.

Yo iba á proponer, para el caso problemático de que se rechazara el artículo en la forma en que está, que se redactara en el sentido de que con las utilidades provenientes del aumento de este capital contribuya á hacer el servicio que corresponde á la nación por esta disposición, que es completamente beneficiosa para el banco.

Ya ve, pues, el señor diputado que las observaciones que ha hecho para convencer á la cámara, no son razones suficientes para demostrar que este es un presente griego para el banco, sino que, por el contrario, es un gran beneficio para él.

Por otra parte, debo decir que me abstengo de agregar otras consideraciones, porque comprendo que la cámara está deseosa de terminar este asunto; pero podría extenderme en mayores razonamientos, porque conozco el mecanismo del banco y el procedimiento, que hasta cierto punto son elementales, que se siguen en esta materia.

Quería hacer presente que no era una observación desatinada, que no era una observación que no tuviera, por lo menos alguna seriedad, y quería dejar simplemente constancia de mis ideas.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Nada más que para dejar constancia de que estoy perfectamente de acuerdo con las observaciones hechas por el señor diputado por San Luis.

El señor miembro informante de la comisión ha expuesto, con la elocuencia que le es habitual, las razones del banco para pedir el empréstito en condiciones que no lo obliguen á ningún desembolso; pero antes que las razones del banco, están las razones de la conveniencia pública, que me parece que esta sanción no consulta.

El banco, no hay que decirlo, es un instrumento civilizador, en primer término; y un factor de riqueza y de prosperidad sin par; es uno de los instrumentos principales del progreso comercial del país, es el eje del descuento nacional, determina los tipos á que este descuento se hace: pero el banco sirve, en primer término á los comerciantes, á los estancieros, á los industriales, y no son estos solamente los que van á contribuir al servicio de este empréstito, es la masa general de los contribuyentes argentinos, que no reciben del banco ningún beneficio directo, por más que lo reciban indirectamente de muchas maneras.

Desde el punto de vista financiero, no se hace un elogio de un banco, cuando se dice que un capital que le va á ser suministrado al cinco por ciento, no va á poder servirlo. El banco hace los descuentos al siete y ocho por ciento, y esto le deja un margen suficiente para poder atender el servicio de un empréstito de cinco por ciento. Recientemente, el Banco español ha hecho un aumento de capital, en acciones es cierto, pero para ser servido con sus propias utilidades, y estas acciones han sido perfectamente recibidas en el público. El Banco de la provincia hizo recientemente una emisión á la par que se cotiza actualmente arriba de ciento cincuenta,

lo que quiere decir que sus utilidades le permiten hacer un servicio, por lo menos, de ocho ó nueve por ciento.

Por estas razones sin detener más tiempo la atención de la cámara, creo fundadísima la observación del señor diputado por San Luis, al objetar el párrafo terminal del artículo en discusion, y me parece que sería el despacho más perfecto, si se dijera que el servicio del empréstito, que se autoriza, se hará con las utilidades del banco; hasta donde estas utilidades alcanzaran, autorizando solamente al Poder ejecutivo para cubrir de rentas generales cualquier saldo que resultara.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Por cierto, no es mi ánimo prolongar este debate, pero los incidentes del mismo me obligan á ocupar nuevamente la atención de la honorable cámara.

El temperamento que propone el señor diputado por la capital es absolutamente inadmisible dentro de los intereses del banco, porque es claro que éste con el capital actual, obtiene beneficios suficientes para atender todo el empréstito: pero no se trata de esto.

El banco tiene un capital que es suyo, ¿Hay conveniencia para los intereses nacionales en incorporarle una nueva suma por aumento de capital? El banco califica la forma que se le propone de inconveniente para sus intereses. Es claro que él es el mejor juez y es un juez que no se equivoca en este caso, porque dentro de las cifras de sus balances no todas producen beneficios.

El banco no puede realizar beneficios sobre la masa total de sus capitales. No hay más que ver los balances. Tomando el del año pasado, contenido en su memoria, nos encontramos con que al finalizar el mes de enero tenía 59 000.000 en caja; al finalizar el mes de febrero llegaba á 67.000.000; en marzo á 68 000.000 en abril á 76 000.000; en mayo á 72.000.000; en junio á 76 000 000; y por fin, en diciembre, desciende á cincuenta y cinco millones, por razón de haber asistido á otros bancos y haber contribuido á aliviar la situación de la plaza.

Este capital es un capital inactivo, que no entra en los beneficios, porque el Banco de la nación está obligado por la propia ley de su creación á tener un encaje mucho mayor que los bancos particulares. Cuando los bancos particulares tienen un encaje de 15, 20 y 30 millones, el Banco de la nación argentina mantiene en sus arcas alrededor de sesenta millones ó más.

Sr. Rodríguez Jurado—¿Y el encaje á qué responde?

Sr. Luro—Vamos á prolongar el debate si lo hacemos en forma dialogada.

Sr. Rodríguez Jurado—El encaje es para responder á las malas operaciones de descuento.

Sr. Luro—A las malas operaciones de descuento responde el banco con sus beneficios, debe responder con ellos y ¡guay! de una institución de crédito oficial como es el Banco de la nación argentina,—dada la forma amplia en que se dispensa el crédito en nuestro país, puesto que no es una novedad que el crédito es el motor que tenemos los hombres de alguna actividad para desenvolver nuestras iniciativas, ¡guay! repito que en un país como éste, el banco oficial no tenga el poder de acumular sus propios beneficios para conjurar las pérdidas de un mal año ó de malas cosechas durante uno, dos ó tres años. Ejemplo viviente, el Banco nacional; y ejemplo por cierto muy doloroso para nuestra tradición bancaria, el del antiguo Banco de la provincia.

De manera que este es un capital que debe serle dado á título gratuito. ¿Por qué? Porque en estas operaciones del redescuento, que examinaba hace un instante, el préstamo se hace á un interés mínimo, que no es el cinco ó seis por ciento, como podría suponer el señor diputado. Cuando un banco lleva una parte de su cartera á un banco de redescuento, el descuento se hace al tipo de 3, 2 y hasta de 1 por ciento, porque es un arrendamiento de capital por muy breve término y porque los documentos que se entregan, además de las firmas de los particulares, llevan el endoso de una gran casa bancaria. De manera que este papel se descuenta á un tipo mínimo de interés, como se descuenta en Londres y en París el papel bancario entre el 1 y 1 y medio de interés anual.

En esta situación, el banco no puede recibir un dinero que le cuesta un cinco por ciento, sin colocarse en situación de estar eligiendo las operaciones, de manera que en ningún caso le representen pérdidas, porque la noción elemental y de defensa de todo directorio, debe tender á crecer en fuerzas para soportar los contrastes.

Con esto, señor presidente, y como no

se da ningún argumento nuevo y se gira alrededor del mismo, voy á concluir; pero antes de concluir quiero hacer notar al señor diputado por San Luis que la razón de que este proyecto venga á estudio de la cámara es precisamente ese punto, porque el banco tiene ya autorización para negociar un empréstito al 5 % y no ha querido hacerlo por considerarlo oneroso.

Debo decir más todavía: que el Poder ejecutivo el año pasado, siendo ministro de hacienda el doctor Lobos, presentó un proyecto á la cámara en el cual ese servicio quedaba á cargo del gobierno; pero se le imponía al banco una limitación en sus beneficios, estableciéndose que el 10 por ciento de los mismos tendría una aplicación que la comisión de hacienda consideró como un precedente peligroso, por cuanto contrariaba el pensamiento fundamental que inspiró la reforma de su carta orgánica y el Congreso, y sobre todo esta cámara, porque yo quiero hacer recaer en esta cámara el honor de su actitud, no le prestó su aprobación en esta parte en el deseo de no estar tocando la carta orgánica, que debe ser para el banco su broquel, su armadura, la que le lleve á sus más grandes destinos y en la rotación de los tiempos le permita alcanzar un capital de 200.000000 á fin de hacer sentir su acción en todas partes, y refleje sobre el país, en el concepto de la Europa, la misma alta consideración que se dispensa á las naciones que han sabido consolidar sus grandes instituciones de crédito.

Entonces, pues, sostengo in totum la redacción del proyecto por los inconvenientes que podría tener su modificación.

Sr. Rodríguez Jurado—He pedido que se vote por partes.

Sr. Presidente—Así se hará.

—Se vota y aprueba.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para emitir títulos de deuda interna ó externa de la nación hasta la cantidad de (pesos oro 17.800.000) diez y siete millones ochocientos mil pesos oro, ó su equivalente en libras esterlinas, francos, marcos ó moneda nacional de curso legal.

—Se vota y aprueba.

El tipo máximo de interes de dichos títulos no podrá exceder del 5 por ciento.

—Se lee:

La amortización será del 1 por ciento anual acumulativa, por licitación cuando la cotización estuviera abajo de la par, y por sorteo cuando estuviera al valor nominal ó arriba de él, quedando autorizado el Poder ejecutivo á no aumentar el fondo amortizante ni efectuar conversiones ulteriores durante un plazo que no exceda de seis años.

Sr. Presidente—Se va á votar esta parte.

Sr. del Barco—Yo propondría al señor miembro informante la redacción de este artículo en la siguiente forma, que á mi juicio estaría más de acuerdo con la correcta expresión gramatical: no pudiendo el Poder ejecutivo hasta pasados los diez primeros años de la negociación de estos títulos, aumentar el fondo amortizante ni afectar conversiones ulteriores.

Sr. Luro—Vuelvo á advertirle al señor diputado que me sería muy grato por tantas razones que el señor diputado conoce, acceder á su indicación; pero es que en este caso nosotros estableceríamos imperativamente el no aumento del fondo amortizante, en tanto que con la redacción de la comisión es facultativo del Poder ejecutivo hacerlo ó no hacerlo.

Si la ley dice que el Poder ejecutivo no podrá hacerlo, al contratar el empréstito tendrá necesariamente que establecer esta cláusula; pero si nosotros decimos que el Poder ejecutivo estará autorizado para aumentar ó no el fondo amortizante, si á los banqueros les conviene aceptarán esa condición, la reserva del derecho de aumentar; y en caso contrario si á los banqueros no les parece conveniente, no se incluirá esa cláusula en el contrato.

¡Si las leyes no son más que bases para contratar!...

Sr. del Barco—Comprendo, sí señor; pero yo proponía esa modificación porque me parecía que chocaba con la gramática esto de autorizar al Poder ejecutivo á no hacer una cosa.

Pero si la comisión no acepta, que se vote su despacho.

Sr. Presidente—Se votará tal como lo propone la comisión.

—Es aprobada en la forma leída.

—Se lee la última parte del

artículo: El servicio de estos títulos se hará con las rentas generales de la nación.

Sr. Carlés (M.)—En caso de que no fuese aprobada esta parte del artículo ¿se votará con el agregado propuesto por el señor diputado por la Capital?

Sr. Presidente—Sí, señor.

Sr. Rodríguez Jurado—Yo lo he aceptado.

Sr. Secretario Ovando—Dice el agregado: ...y si éstas no fuesen bastantes se integrará....

Sr. Rodríguez Jurado—Con las utilidades que le reporte el aumento de su capital.

Sr. Luro—Hago notar que esto es una dádiva que no tiene objeto.

El Banco de la nación obtiene hoy con su capital de sesenta millones un beneficio anual que puede ser superior á cuatro millones. El servicio de un empréstito de 6 por ciento, 5 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización, no representa sino dos.

De manera que no se le ofrece nada al decírsele que en caso de faltarle los recursos, se suplirán de las rentas de la nación.

No le dará nada. Es una generosidad al revés.

Así, pues, es completamente inaceptable la modificación, porque las razones en que se funda son precisamente contrarias á las que sirven de base á esta ley.

Sr. Presidente—No está en discusión ese inciso todavía, señor diputado.

Se votará en la forma propuesta por la comisión.

—Es aprobada.

—Se aprueban sin observación los artículos restantes del proyecto.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

16

PUENTE

EN EL RÍO CUARTO

Sr. Secretario Ovando—Las mociones para tratar asuntos sobre tablas formuladas el 18 de septiembre están pendientes. De ellas la primera es la referente al puente sobre el río Cuarto.

Sr. Meyer Pellegrini—Y la moción referente á obras públicas con sanción del Senado ¿viene en seguida?

Sr. Secretario Ovando—En seguida viene la moción sobre créditos suplementarios; después otra moción formulada ayer por el señor diputado Revilla, sobre escuela normal en el Azul; y después vienen las obras públicas.

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado del Barco, sobre construcción de un puente en el río Cuarto, y por las razones que dará el miembre informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo, para construir un puente sobre río Cuarto, frente á la ciudad del mismo nombre,

Destínase la suma de cuatrocientos mil pesos moneda nacional para la ejecución de esta obra, los que se tomarán de rentas generales y se imputarán á esta ley.

Art. 2º Los materiales que se introduzcan al país con destino á la construcción del puente, serán libres de derechos de aduana.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 31 de 1908.

Emilio Mitre.—Marcial R. Candioti.—M. Van Gelderen.—M. Carlés.—J. Barraquero.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º El Poder ejecutivo mandará construir un puente sobre el río Cuarto, frente á la ciudad del mismo nombre.

Art. 2º Autorízase al Poder ejecutivo á invertir hasta la cantidad de trescientos mil pesos en la construcción de esta obra, suma que se imputará al presupuesto de 1908.

Art. 3º Comuníquese, etc.

G. del Barco.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Sr. Vivanco—Si me permite, voy á hacer una observación.

Tengo entendido que el miembro informante en este asunto es el mismo que lo será de uno exactamente igual, que se refiere á un puente sobre el río La Paz, y también de otro que se relaciona indudablemente con lo mismo: embalse del río Tercero.

De manera que siendo asuntos concomitantes, me permito hacer indicación para que con motivo de este puente sobre el río Cuarto, se traten los otros dos asuntos, que pueden ser informados conjuntamente.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Dada la forma graciosa como ha sido presentada la moción, el miembro informante en el proyecto de embalse é irrigación del río Tercero, se complace en decir que gustosísimo lo informará junto con éste. Y para abreviar, voy á informar...

Sr. Presidente—El puente sobre el río Cuarto, que está en discusión.

Sr. Carlés (M.)—El camino nacional que va de Córdoba á Río Cuarto se encuentra interrumpido en la margen izquierda de este río, cuya prolongación comunicará con la avenida España, que es la continuación de la calle Constitución, en esa ciudad.

Los perjuicios que resultan de esa dificultad, son muy apreciables allí donde son muy frecuentes las comunicaciones comerciales, industriales y de orden particular, cen el costado izquierdo que acabo de mencionar. Esta dificultad se subsana con el proyecto que la comisión aconseja.

El puente tendrá 400 metros de luz, pues el río tiene un ancho que varía de 300 á 350 metros, y tendrá 4 metros de alto, porque se ha comprobado que durante las crecientes las aguas suben más de dos metros del nivel de las aguas medias ordinarias, y porque la barranca norte que es la más alta tiene en algunas partes hasta seis metros, mientras que la barranca sur, que es la más baja, no pasa de 1.80 á 2 metros.

El costo del puente será cubierto y facilitado, porque tanto la municipalidad y la policía como los vecinos de aquella ciudad han ofrecido la cesión gratuita de los terrenos necesarios para esa obra y el concurso necesario para llevarla á cabo.

Existen en poder de la comisión, agregadas al expediente, numerosas solicitudes del vecindario urgiendo la sanción de este proyecto; y la comisión, atendiendo ese justo pedido, cumple á su vez, aconsejando á la cámara que lo sancione con la certeza de que habrá hecho un gran beneficio á una de las regiones más prósperas, más ricas, más laboriosas de la provincia de Córdoba.

He dicho.

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.
—En particular también es aprobado.

17

MOCIONES

Sr. Ruiz Moreno—Deseo saber si se ha aprobado ó no la moción del señor diputado Vivanco.

Sr. Presidente — ¿La moción de concomitancia del señor diputado por Córdoba? *(Risas).*

Sr. Ruiz Moreno—Sí, señor.

Sr. Presidente—Se va á votar.

Sr. Meyer Pellegrini—La aprobación de esa moción significa postergar los créditos suplementarios.

Sr. Carlés (M.)—No, señor.

Sr. Presidente— Significa anteponerse á todas las otras mociones de orden.

Sr. del Barco—Son dos artículos, nada más.

Sr. Meyer Pellegrini—Si son dos artículos podríamos aprobarlos en seguida de los créditos suplementarios.

Varios señores diputados—Que se vote.

—Se vota la moción y es aprobada.

18

IRRIGACIÓN

EN RÍO TERCERO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados, sobre obras de embalse é

irrigación del Río Tercero y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción substituyendo el artículo 4º, por el siguiente:

Artículo 4º. La provincia de Córdoba reembolsará á la nación los gastos autorizados por la presente ley. Antes de proceder á su ejecución el Poder ejecutivo realizará un convenio con el gobierno de dicha provincia, sobre la forma en que ésta cubrirá los desembolsos en efectivo hechos por el Poder ejecutivo ó en su caso, el servicio de los títulos á que se refiere el artículo 3º.

Sala de la comisión, septiembre 2 de 1908.

Emilio Mitre. — Marcial R. Candioti. — M. Van Gelderen. — M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. El Poder ejecutivo hará construir por licitación las obras de embalse é irrigación del Río Tercero, pudiendo al efecto tomar por base el estudio que de las mismas practicó el ingeniero Charbonier.

Art. 2º. Declárase expropiables por causa de utilidad pública, las tierras necesarias para el embalse, canalizaciones y obras necesarias.

Art. 3º. Los gastos que ocasione la presente ley se harán de rentas generales, con imputación á la misma, hasta la cantidad de cinco millones de pesos moneda nacional ($ 5.000.000), quedando también autorizado el Poder ejecutivo para hacerlos mediante la emisión de títulos de 5 % de interés y 1 % de amortización acumulativa.

Art. 4º. Una vez que la nación se haya reintegrado del costo de las obras, y de los gastos que necesitare hacer para la conservación y explotacion de las mismas, aquéllas pasarán al dominio de la provincia de Córdoba.

Art. 5º. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Buenos Aires, junio de 1908.

I. Ruiz Moreno—Ponciano Vivanco—G. del Barco—Luis M. Alende—A. de Ortiz Julio A. Roca (hijo) - V. Moyano—V. Peña -J. Barroquero—J. M. Alvarez—G. Ferrer.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

No se habrá arrepentido la cámara al hacer una excepción, entre sus preferencias, para tratar este asunto, porque será una de las más hermosas, monumentales y remunerativas que se habrán sancionado en el corriente año.

Tuve ocasión anteriormente, y es necesario recordarlo, para que se tenga en cuenta por los autores de la ejecución de esta obra, que en el sistema orográfico de la república, dividido en las tres secciones de los Andes, sud de la provincia de Buenos Aires y sierras de Córdoba, nacen del tronco central de esta sierra: al este, los ríos Primero, Segundo, Tercero, Cuarto y Quinto, que desembocan en el Paraná; al oeste, los derivados del Guanacache. que son el Desaguadero y el Salado. El Tercero nace en las sierras Comechigones, del departamento de Calamuchita, en Córdoba, teniendo como afluentes: al norte, el río Santa Rosa, al centro el río Grande, y al sur, el de la Cruz. Al despedirse de la región montañosa, circula por entre la sierra Chica al norte y la de los Cóndores, recibiendo las aguas de los ríos afluentes Soconcho al norte y Montecillo al sur. Inmediatamente de franquear el desfiladero, forma una pintoresca cascada denominada del Salto, que es precisamente donde se podría hacer este dique para embalse de las aguas.

Todo el trayecto sur este de este río hacia la Cruz Alta cruza una extensión de trescientos kilómetros, y tomando en seguida el rumbo noroeste, recibe en este recorrido las aguas del Saladillo antes de entrar á la provincia de Santa Fe, en cuyo límite se encuentra con el arroyo Tortugas que es el desagüe de la cascada de San Antonio, y continuando después desemboca en el Paraná, en el histórico «Rincón de Gaboto». Ha recorrido el río Tercero desde su origen al Paraná cuatrocientos cincuenta kilómetros.

La extensión de la cuenca hidrográfica de ese río, en todo su trayecto, representa trescientos cuarenta y cinco mil hectáreas. Una interpolación entre las alturas pluviométricas daban la cantidad de dos mil seiscientos cincuenta millones de metros cúbicos como media anual de las aguas precipitadas en la cuenca, y se proyecta un dique de 40 metros de alto en una garganta estrecha y en roca compacta para un embalse de 288 millones de metros cúbicos, pudiéndose utilizar un volumen de 188.550.000 metros cúbicos, que cubrirá una extensión de 60.000 hectáreas.

Esta obra costará la suma de cinco millones de pesos....

Un señor diputado me hace *sotto voce* una pregunta: ¿quién los va á pagar?.... ¡Los va á pagar la prosperidad nacional, con el transcurso del tiempo! Antes de diez años se habrá triplicado la remuneración de esta suma, no solamente por el aumento de precio de las tierras irrigadas que representa la enorme extensión de 60.000 hectáreas como he dicho, sino también utilizándose en aplicaciones motrices la acción automática de las caídas de agua, que representará la enorme fuerza de cuarenta mil caballos.

Anualmente el estado podrá percibir por este sólo renglón de beneficios del proyecto, que se llama de «autorización de caída», un millón de pesos oro, á parte de que, financieramente, la operación, por medio de las leyes de asociación, que tan bien han sido estudiadas en Tucumán y Mendoza, en la legislación de drenaje y de irrigacion, el estado no sólo podrá reembolsarse el servicio de los títulos que pagarán la obra, sino lo que es principal, anticipar las amortizaciones del capital en forma tal, que se supone que antes de diez años estarán completamente retirados los títulos y por consiguiente la obra quedará en absoluto de propiedad de la provincia.

He procurado, señor presidente, ser lo más sintético posible, á fin de evitarle á la cámara un sinnúmero de antecedentes técnicos, que enaltecerían, sin duda, el espíritu perspicaz de la comisión y que importaría un gran placer al informante el recordarlos, puesto que con esta obra puede asegurarse que la República Argentina tendrá un monumento hidráulico de embalse que constituirá el primero en su género en el mundo.

Con estas palabras, y dejando á la cámara que fantasee todo lo que corresponda á la importancia de esta obra, doy por terminado el informe de la comisión *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

—Se aprueba en general el despacho de la comisión.

—En particular son aprobados los artículos 1°, 2° y 3°.

—El artículo 4° ha sido modificado por la comisión en la siguiente forma:

«La provincia de Córdoba reembolsará á la nación los gastos autorizados por la presente ley. Antes de proceder á su ejecución, el Poder ejecutivo realizará un convenio con el gobierno de dicha provincia sobre la forma en que ésta cubrirá los desembolsos en efectivo hechos por el Poder ejecutivo, ó en su caso, el servicio de los títulos á que se refiere el artículo 8°.»

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Me es muy grato hacer notar á la cámara que este despacho importa una modificación en la política de las obras públicas en la república. De hoy en adelante se seguirá el sistema federativo. Por lo menos, que haya una remota esperanza de que sean las provincias las que se responsabilicen y paguen el costo de las obras que se realizan en sus respectivos territorios.

—Se aprueba el artículo en discusión, así como el resto del proyecto.

Sr. Candioti—Viene el tercer asunto de la concomitancia.

Sr. Presidente—No, señor diputado; de esta manera no vamos á concluir nunca con las concomitancias.

El señor diputado por Mendoza obligó á la presidencia á hacer la declaración de que se tratarían los asuntos en el orden establecido.

Sr. Candioti—Retiro mi indicación.

19

OBRAS DE SALUBRIDAD

EN EL PUERTO MILITAR

—Se pone en discusión en general un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley ampliando en pesos 40.048,08 moneda nacional el crédito de la ley número 3480, para reintegrar á la dirección de obras de salubridad igual suma invertida en la ejecución de obras sanitarias en el puerto militar.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Este asunto es sencillísimo.

La dirección de obras de salubridad ha invertido en obras realizadas en el puerto militar la suma que expresa el proyecto que se ha sometido á la consideración de la cámara, y solicitó del

Poder ejecutivo la reintegración de esa suma.

Como se trata de una cantidad que ha sido invertida en obras de utilidad nacional en el puerto militar, la comisión ha creído que debe reintegrarse á las obras de salubridad su importe y aconseja á la cámara la sanción de este proyecto.

—Sin observación se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

20

CRÉDITO

MINISTERIO DE HACIENDA

—Se pone en discusión en general un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda, por pesos 166.460 moneda nacional, para refuerzo de varios ítems del presupuesto general vigente.

—No haciéndose uso de la palabra, se aprueba en general y en particular.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

Sr. Secretario Ovando—Vienen ahora los créditos por su orden.

21

CRÉDITO

TUBERCULOSIS BOVINA

—Se pone en discusión en general un despacho de la comisión de agricultura en el proyecto de ley del Poder ejecutivo autorizando la inversión de 100.000 pesos moneda nacional en los gastos que demanden las experiencias sobre los métodos del profesor Von Behring, en la curación de la tuberculosis bovina.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Acosta—Pido la palabra.

La comisión de agricultura ha estudiado el crédito que motiva el proyecto de ley cuya aprobación aconseja, aumentando en 10.000 pesos la cantidad que pedía el Poder ejecutivo para los gastos hechos en el ensayo de la cura de la tuberculosis, por el sistema Von Berhing.

Cuando este sabio profesor hizo pública manifestación de que había descubierto los medios de curar la tuberculosis bovina, el gobierno decidió que las experiencias se hicieran en nuestro país, y para realizarlas pidió la autorización necesaria á dicho profesor. El sabio profesor accedió y nombró su representante al doctor Roemer.

Trasladado al país este señor, el gobierno, de acuerdo con una cláusula del contrato relativa á estos experimentos, nombró una comisión de médicos especialistas en la materia. Se construyeron los galpones necesarios para esas experiencias, se contrató el personal correspondiente y se hicieron todos los demás gastos, los que insumieron 110.000 pesos moneda nacional.

Esta es la razón porque la comisión de agricultura aconseja se voten los diez mil pesos de que se trata, para aumentar lo pedido por el Poder ejecutivo.

He dicho.

—Se vota y aprueba en general el despacho en discusión.

—En discusión el artículo 1°.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Pero no están en curso esas experiencias. Han terminado hace mucho tiempo. ¿O es muy antiguo este proyecto?

Sr. Secretario Ovando—Es de junio del año anterior.

Sr. Piñero—Porque, naturalmente, no se puede decir que están en curso esas experiencias que ya se sabe que no deben hacerse, porque ya se han hecho antes.

—Se aprueba en particular el proyecto en discusión.

22

CRÉDITO

LOTE DE ALPACAS

—Se pone en discusión en general un despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de agricultura por 10.900 pesos moneda nacional, para abonar á don Leopoldo Bollo un lote de alpacas.

Sr. Alviña—Pido la palabra.

Este crédito procede de un contrato que hizo el ministerio de agricultura con el señor Leopoldo Bollo para introducir desde los Andes de Bolivia al territorio de los Andes argentino, un rebaño de alpacas con el fin de aclimatar y propagar estos animales en aquella región.

El señor Bollo en cumplimiento de su compromiso, entregó dichos animales en el mes de Octubre del año pasado á los comisionados del gobierno en el lugar de Casabindo, quienes se hicieron cargo de ellos después de seleccionar los mejores ejemplares.

La comisión anterior que también estudió este asunto, dictaminó favorablemente en él, y la actual comisión no hace más que reproducir este dictamen aconsejando ó disponiendo el pago de 10 900 pesos que es lo que solicita el Poder ejecutivo en su mensaje.

Es lo que tengo que informar á la honorable cámara en nombre de la comisión auxiliar de presupuesto.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

23

CRÉDITOS

DIVERSAS OBRAS PÚBLICAS

—Se pone en discusion en general un despacho de la comision de presupuesto en el proyecto de ley aprobando los decretos del Poder ejecutivo sobre créditos para el pago de diversas obras y trabajos, por $ 2.184.738,87 moneda nacional y 678.187,04 oro.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

En este proyecto de ley se aprueban los acuerdos dictados por el ministerio de obras públicas antes de la apertura del Congreso. Estos acuerdos corresponden á varias obras públicas cuya especificación necesita algunos informes.

Por la primera partida se acuerdan 15.000 pesos para la terminación de las obras destinadas á dotar de agua potable á la población de Capilla del Monte, cuyas obras se hicieron en virtud de una autorización anterior del Congreso, que fué manifiestamente insuficiente, y estando en construcción, hubo absoluta necesidad de proveer de los fondos necesarios para terminarlas.

Por la segunda, se establece un crédito de 679.194,78, que corresponde á obras de pavimentación en las calles de acceso y circulación del puerto de la Capital, reclamadas con insistencia por el comercio de esta capital, y cuya autorización consta en un decreto de fecha 7 de diciembre de 1907, con las especificaciones correspondientes para poder informar en particular si fuera necesario.

La tercera partida se refiere á un acuerdo de 270.000 pesos destinados á pagar fondos del personal ocupado en el dragado de los ríos de la Plata, Paraná, Uruguay y canales de acceso, respecto, de la cual también tengo los datos correspondientes, pudiendo manifestar á la cámara que, en el año anterior, como en los que les procedieron, las sumas votadas con destino á este gasto han sido siempre insuficientes.

Otra partida se refiere á gastos hechos por el ministro argentino en Londres, en los viajes de inspección del personal ocupado en trabajos del puerto militar y adquisición de una bomba para el mismo; y otra á pago de honorarios motivado por el juicio arbitral, en la reclamación de la sucesión Médici, en virtud de sentencia pronunciada por la Suprema corte de justicia, dictándose al efecto el decreto de marzo 4 de 1908.

Otra partida es para atender hasta mayo del presente año los gastos que se originen con motivo de la construcción de los ferrocarriles á Bolivia y Serrezuela á San Juan, que importan 642 982,58 pesos; y otra destinando 500 000 pesos para las obras del edificio del Congreso. Estos 500.000 pesos que el Poder ejecutivo ha tenido que abonar por estas obras, es en virtud de un decreto dictado en su oportunidad, y por razón de que, según las cláusulas del contrato respectivo, se habían hecho estos trabajos y no había en el presupuesto la cantidad necesaria para pagarlos.

La partida siguiente es también para pagar obras de pavimentación en el puerto de la Capital; y la que sigue, por 70.000 pesos es para pago de instalaciones en las dependencias del honorable Senado.

Sigue luego el pago de 18.000 pesos por honorarios al árbitro del gobierno y al árbitro tercero, doctor Antonio Bermejo, 12.000 pesos al primero y

6.000 al segundo, en el juicio instaurado contra el gobierno nacional por la Compañía argentina de tierras.

Siguen, después, 22.811 pesos moneda nacional, importe de los gastos hechos por el ministro argentino en Londres, para la adquisición de materiales destinados al ferrocarril de Bolivia.

Y, finalmente, 50.000 pesos moneda nacional, por trabajos de irrigación en el río Negro.

Todo esto representa una suma de 673.900 pesos oro sellado y 2.134.738.87 pesos moneda nacional.

Lo que más abona el proceder de la comisión de presupuesto y también del Poder ejecutivo, es el hecho de que por primera vez se viene á solicitar del honorable Congreso la aprobación en conjunto de todos los decretos dictados por el ministerio de obras públicas, durante el receso, mientras que anteriormente no se remitían sino en épocas distantes ó no se sometían á la resolución del Congreso.

La autorización solicitada por el Poder ejecutivo regularizará toda la inversión de fondos públicos acordada por el mismo para distintas obras.

Respecto de cada una de las partidas comprendidas en el decreto tengo los respectivos antecedentes que suministraré á la honorable cámara, si fuera necesario.

He dicho. *(¡Muy bien!)*

—Sin observación, se aprueba en general y particular el despacho en discusión.

24

CRÉDITO

DEPÓSITOS Y MUELLES DE LAS CATALINAS

—Se pone en discusión un despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley del Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda por $ 83 048.77 oro sellado para dar cumplimiento á la sentencia de 18 de noviembre de 1907, en los autos seguidos por la empresa de depósitos y muelles de las Catalinas contra el gobierno nacional.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. González Calderón— Pido la palabra.

Por decreto de 16 de agosto de 1872, el Poder ejecutivo autorizó á la empresa de muelles y depósitos de las Catalinas para la construcción de un muelle y depósito de mercaderías en el bajo de las Catalinas.

Por el artículo 3º de ese decreto, se estableció que siempre que los depósitos del gobierno estuviesen ocupados con un número suficiente de bultos como para cubrir sus rentas, la administración de la aduana permitiría que fuesen á los depósitos del norte las mercaderías que girasen los consignatarios.

Por otro decreto de fecha 3 de julio de 1875, el Poder ejecutivo autorizó á la misma empresa para hacer la ampliación de su muelle y otras obras para la carga y descarga de mercaderías, disponiendo que la administración de aduana giraría proporcionalmente las cargas á los depósitos de la nación y á los depósitos particulares.

Esta concesión otorgada por el gobierno fué sancionada por el Congreso el 12 de octubre de 1877.

La distribución de las cargas en la forma indicada se hizo sin inconveniente alguno hasta el 2 de septiembre de 1890, fecha en que el Poder ejecutivo dispuso que en lo sucesivo la administración de aduana no permitiría las cargas en los depósitos particulares sino en los casos en que estuvieran llenos los depósitos de la nación; de manera que el movimiento de carga y pasajeros se hiciese por la dársena y diques del puerto Madero.

La empresa de las Catalinas reclamó de ese decreto y pidió se mantuviera en el ejercicio del derecho que tenía en virtud de una concesión otorgada por el Congreso. Siguió una larga tramitación administrativa sin llegarse á otro resultado que una resolución del Poder ejecutivo de someter esta cuestión á la decisión de árbitros, para lo cual solicitó del honorable Congreso la autorización necesaria; pero éste no la acordó, y dispuso que la empresa de las Catalinas recurriera ante los tribunales á hacer valer sus derechos.

Así lo hizo la empresa, que presentó su demanda ante la Suprema corte de justicia el 10 de abril de 1894, demanda á la cual acompañaba una planilla demostrativa de los perjuicios que decía haber sufrido y que apreciaba en la cantidad de 1.398.123 pesos moneda nacional.

Sustanciado el juicio, la suprema corte resolvió que habiendo estado y es-

tando en vigencia la concesión otorgada á las Catalinas, ésta tenía derecho á una indemnización por falta de giro proporcional de la carga.

Para fijar ésta se nombraron peritos á los señores Darquier y Cayol, por parte del gobierno y de la empresa respectivamente. Estos señores estimaron el monto de los perjuicios, el primero en la cantidad de 83.043 pesos oro sellado, y el segundo en 1.123.149 pesos de igual moneda.

La diferencia en la apreciación de los peritos fué sometida por último, á la resolución del juez federal que lo era entonces nuestro colega el señor diputado por Córdoba doctor Ferrer, y éste, por las consideraciones que establece en su sentencia, de la cual se adjunta copia en el expediente remitido por el Poder ejecutivo, aceptó la estimación hecha por el perito del gobierno.

Se trata, pues, de dar cumplimiento á sentencias de los tribunales, y como el Poder ejecutivo no tiene partida en el presupuesto á que imputar el pago de este gasto, solicita del honorable Congreso los fondos necesarios para lo cual la comisión aconseja la sanción del proyecto que se encuentra á la consideración de la cámara.

He dicho.

Sr. Presidente—Se va á votar.

—Se aprueba el proyecto en general y particular.

25

MOCIÓN

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que se autorice á la comisión de peticiones á despachar los asuntos que tiene pendientes.

—Apoyado.

Sr. Alviña—Pido la palabra.

Hay un asunto muy urgente del ministerio de justicia: un crédito suplementario....

Varios señores diputados—Vendrá por su orden.

—Se vota la moción del señor diputado Ferrer, y es aprobada.

26

CONVENCIÓN SANITARIA DE RÍO DE JANEIRO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión auxiliar de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley del Poder ejecutivo por el que se le autoriza para invertir hasta la suma de ochenta mil pesos en los gastos que demande el cumplimiento de la convención sanitaria celebrada en Río de Janeiro en 1904; y por las razones que dará su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros su sanción.

Sala de la comisión, julio 27 de 1908.

A. D. Ortiz.—Juan González Calderón.—Miguel Alviña.—A. P. García.—Antonio Santamarina.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de ochenta mil pesos moneda nacional (80.000 $) con destino á cubrir los gastos que demande el cumplimiento de la convención sanitaria de Rio de Janeiro.

Art. 2° Este gasto se hará de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

MARCO AVELLANEDA.

Buenos Aires, noviembre 18 de 1907.

Al honorable Congreso de la nación:

En virtud de la convención sanitaria de Río de Janeiro celebrada entre la República Argentina y el Brasil en el año 1904, y aprobada oportunamente por vuestra honorabilidad, el Poder ejecutivo dictó con fecha 24 de enero de 1905, un decreto por el cual se autorizaba la provisión al departamento nacional de higiene, de varias embarcaciones y elementos sanitarios necesarios para dar cumplimiento á las estipulaciones contenidas en la referida convención, pudiendo invertirse á los fines expresados hasta la cantidad de doscientos mil pesos moneda nacional (200.000 $ m/n).

Por diversas circunstancias de fuerza ma-

yor, que vuestra honorabilidad apreciará, la suma presupuestada ha resultado insuficiente según lo ha manifestado el departamento precitado, y en consecuencia solicita sea ampliada en ochenta mil pesos moneda nacional (80.000 $ m/n), cantidad que considera indispensable para poder atender el gasto total originado por las cláusulas de la convención referida.

En mérito de lo expuesto, el Poder ejecutivo se dirige á vuestra honorabilidad solicitando la sanción del adjunto proyecto de ley.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
MARCO AVELLANEDA.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Ortiz (A. D.)—Pido la palabra.

La comisión auxiliar de presupuesto ha estudiado detenidamente los motivos del crédito solicitado por el Poder ejecutivo. Este crédito que ha surgido de un compromiso de honor, habiendo estado relegado al olvido debido á repetidas postergaciones, retardando su turno el cúmulo de preferentes mociones, trae en sí además un justificativo digno de particular consideración, porque entraña desde su génesis un abrazo de fraternal armonía de cuatro repúblicas que concordaron siempre en ideales comunes de prosperidad y de grandeza. La comisión me ha encargado dar á la honorable cámara los antecedentes y fundamentos del mismo.

La necesidad de garantir la salud pública obligaba á los gobiernos á imponer medidas y procedimientos coercitivos, cuando un buque portador de personas ó mercancías, según su origen, se sabía ó sospechaba traía el germen de enfermedades contagiosas.

La atenuación ó supresión de tales procedimientos, era un anhelo sentido por todos los países, convencidos de que un rigorismo exagerado, lejos de aumentar las seguridades preventivas, favorecía la propagación de las dificultades.

El creciente desarrollo comercial de la república, puso al gobierno en el empeño de suprimir las medidas entorpecedoras y molestas, verdaderas trabas del intercambio con las naciones que necesitaban nuestros productos, así como la propia necesidad de importar aquellos artículos no suministrados por nuestra producción é industria, estableciendo con ello un precedente de amplia y buena política económica financiera.

La ocasión de aminorar en parte los trastornos que producían dichos inconvenientes, se presentó el año 1887, en que fué llevada á la práctica la idea feliz de celebrar una convención sanitaria con los gobiernos del Brasil y República Oriental del Uruguay, y que reunida en Río de Janeiro estipuló cláusulas y consagró principios que, modificando las prácticas perjudiciales seguidas hasta aquel entonces, constituyeron un gran avance en el doble sentido del progreso higiénico y comercial.

Han pasado 21 años, y diversos cambios se han efectuado en el medio donde las medidas y procedimientos sanitarios se practicaban. La capital de la república háse transformado completamente; su muy buen estado sanitario puede ponerse con ventaja en parangón con los más adelantados de las ciudades europeas. Su provisión de agua, servicio de cloacas, vacunación obligatoria y demás disposiciones dictadas en salvaguardia de la salud pública, ofrecen eficaz y seria garantía contra las enfermedades contagiosas, á fin de que no prosperen ni se radiquen. Ha dado pues, un brillante resultado la idea y la práctica de una higiene pública metódicamente organizada, y hoy pueden palparse sus beneficios con la exhibición de la estadística de morbilidad y mortalidad, descendida á un nivel que constituye un verdadero y positivo triunfo para esta capital.

Procedimiento igual han seguido algunas naciones limítrofes, emprendiendo vigorosos trabajos de saneamiento, penetradas de su altísimo interés, habiendo algunas ciudades, como Río de Janeiro, conseguido un relativo perfeccionamiento en sus medidas de defensa.

Posteriores conferencias y congresos sanitarios al efectuado en 1887, nuevos conocimientos científicos adquiridos por la moderna experimentación, han modificado algunas veces, confirmado otras, los principios y obligaciones que aquel estableció; en vista de lo cual el gobierno argentino, animado siempre por plausibles ideas de adelanto y bienestar, inició y propuso á las repúblicas del Brasil, Oriental del Uruguay y Paraguay, la realización de una nueva convención que incorpore á sus cláusulas las medidas que faciliten el intercambio comercial con las naciones amigas. Aceptadas las bases propuestas por los

respectivos gobiernos del Brasil, República Oriental y Paraguay, tuvo lugar su realización en Río de Janeiro el 5 de junio de 1904.

Tal convención dada la uniformidad de las medidas adoptadas, fué una nueva garantía para nuestro país, pues los grandes movimientos de población la exponen con facilidad suma á infecciones y contagios que podrían evitarse observando con rigor las obligaciones establecidas, y cerrando de ese modo el paso á las enfermedades viajeras, podría ahorrarse á la nación el espectáculo triste de los días fatales de epidemia.

El Poder ejecutivo remitió al honorable Congreso en 6 de julio de 1904, el texto de la convención sanitaria firmada por los delegados de las cuatro repúblicas contratantes: Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay.

Excuso el detalle de sus bases en obsequio á la brevedad, y diré tan sólo que todas ellas tendían ó la mayor facilidad del comercio con las restricciones más indispensables obligadas por la higiene.

El resultado fundamental del congreso sanitario fué la armonía de pareceres en los sagrados intereses de la salud pública y en los no menos importantes del comercio internacional, estableciendo liberales disposiciones y franquicias suficientes para fomentar fértiles corrientes comerciales con las vecinas naciones.

Con el propósito de hacer efectivas tales disposiciones establecidas por la convención sanitaria y sancionadas por la ley núm. 4475 de septiembre 26 de 1904, el Departamento nacional de higiene propuso los medios tendientes á su realización al ministerio del interior, y estimados por el ministerio de marina los gastos á efectuarse en la suma de 200.000 pesos moneda nacional, el Poder ejecutivo dictó un decreto de fecha 24 de enero de 1905, autorizando la inversión hasta la referida suma, para proveer al citado departamento de cuatro vaporcitos para desinfección, de una lancha á petróleo y de seis aparatos de desinfección Clayton, con el fin de dar cumplimiento á las estipulaciones convenidas.

Ahora bien; habiéndose girado 140 000 pesos moneda nacional á la Legación argentina en Londres para abonar las maquinarias motrices y auxiliadoras, calderas, aparatos Clayton para desinfección y matanza de roedores, etc., materiales que han sido ya recibidos; habiéndose entregado al taller de marina los 60.000 pesos restantes para construir las embarcaciones, de los cuales se han empleado 25 000 pesos moneda nacional en quillas, planchas, timones, cubiertas, etc. y los otros 35 000 pesos en mano de obra y efectuándose otros diversos gastos, resulta que la suma presupuestada ha sido insuficiente y debido á la falta de fondos los trabajos han quedado suspendidos desde el mes de septiembre del año pasado.

Así lo hace saber el Poder ejecutivo solicitando en consecuencia su ampliación en la suma de 80.000 pesos moneda nacional para poder atender en su totalidad los gastos exigidos por las cláusulas del convenio, pues son necesarios 21.000 pesos moneda nacional para la terminación de dos vapores que podrán fletarse en breve, como asimismo 59 000 pesos moneda nacional para la prosecución de la obra de los otros, que podrán terminarse luego de fletarse aquéllos; y estos motivos han inducido á la comisión auxiliar de presupuesto á aconsejar á la honorable cámara el favorable despacho del crédito solicitado porque—aparte de las razones expuestas —conceptúa de imprescindible necesidad el cumplimiento de disposiciones que afectan serios y primordiales intereses de orden social y económico, como son la salud pública y el comercio internacional, y dar al mismo tiempo satisfacción al compromiso subscrito por nuestros representantes, ratificado por ley del Congreso—ley 4475—en el cual ha quedado comprometido el honor nacional á realizar las estipulaciones sancionadas en dicha Convención. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho de la comisión.

—Se vota y es aprobado.

—Lo es igualmente en particular.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

27

CRÉDITOS

GASTOS DE CÁRCELES

Se pone en discusión en general un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley aprobando los decretos dictados

por el Poder ejecutivo con fecha 28 de octubre de 1907 y 18 de marzo del corriente año, por los cuales se abren dos créditos al ministerio de justicia é instrucción pública por $ 4811 y 118.921.26 para cubrir gastos de sostenimiento de presos, y ampliando en 80.000 pesos moneda nacional al anexo E. del presupuesto para el corriente año.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Para informar en nombre de la comisión, este despacho.

El hacinamiento de presos en el departamento de policía y en el depósito de contraventores, determinó al Poder ejecutivo la conveniencia de instalar en la penitenciaría y en la cárcel de encausados cierto número de detenidos á los que era imposible darles alojamiento en el departamento central de policía. Para subvenir al racionamiento de estos presos es que se destina la primera partida, de 4811 pesos. La segunda, de 118.921 pesos, corresponde á créditos de ejercicios vencidos, por concepto de aprovisionamiento de presos en todas las cárceles de los territorios nacionales. Finalmente, la partida de 80.000 pesos, de refuerzo al inciso 6.º del presupuesto. se descompone de la manera siguiente: 15.000 pesos con destino á sufragar las diferencias en el racionamiento de los presos en la cárcel penitenciaría; 15.000 pesos con igual objeto en la cárcel de encausados y 50.000 con el mismo fin para las cárceles de los territorios nacionales.

La comisión entiende que es de imprescindible necesidad acordar al Poder ejecutivo la aprobación de los decretos referidos.

—Se aprueba en general y particular, el proyecto en discusión.

28

CRÉDITOS

MINISTERIO DEL INTERIOR

—Se pone en discusión un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo para invertir 15.000 pesos moneda nacional en la instalación en Martín García de una cárcel auxiliar dependiente de la penitenciaría nacional; 12.000 pesos en la adquisición de una máquina dobladora para los boletines oficial y judicial; 10.600 pesos mensuales en el pago de sueldos del nuevo personal; 27.280 pesos para la transformación de la enfermería Cuenca en pabellón de procesados y reincidentes. y 6.000 pesos en la construcción de una cocina en la colonia de menores varones de Marcos Paz.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

La falta de cárceles en la capital de la república constituye un problema que afecta intereses científicos, administrativos, sociales y hasta humanitarios, que es urgentísimo resolver.

Mientras la población de la capital se ha desenvuelto en progresión geométrica, la instalación de establecimientos adecuados para la detención de los presos lo ha sido en progresión aritmética, de tal suerte que mientras hay 1400 encausados en las cárceles, ellas sólo tienen alojamiento para 900. Esa diferencia convierte á aquellos establecimientos en un hacinamiento de presos tan contrario á la higiene, á la moral y á la disciplina carcelaria, que es de todo punto indispensable corregir. En los cuadros del departamento de policía los presos duermen por turnos, pues hay 600 donde sólo caben 300; y en la penitenciaría tienen hasta tres encausados por celda.

Tendiendo á remediar estos hechos y necesidades, tan contrarias á nuestra civilización y cultura, es que el Poder ejecutivo ha propuesto convertir el actual lazareto de Martín García en una cárcel para alojar allí hasta 300, los condenados á prisión y arresto y descongestionar las cárceles y departamento de policía.

La comisión, estudiando esta cuestión, ha llamado á su seno no solamente al señor ministro de justicia, sinó también al director de la cárcel penitenciaría y al de la cárcel de encausados; y de acuerdo con ellos, consultando las verdaderas necesidades que acabo de apuntar, es que ella ha incorporado al despacho otras modificaciones, la primera autorizando la inversión de una suma de doce mil pesos para la adquición de una máquina con destino á complementar la imprenta de la penitenciaría para que pueda ejecutar los trabajos que se le confían y la suma de 27.380 pesos para la transformación de la enfermería «Cuenca» en una cárcel de encausados reincidentes, donde podrán alojarse hasta 130 presos.

Actualmente los reincidentes están en la penitenciaría, en promiscuidad con

los encausados por delitos ocasionales, con grave perjuicios de la disciplina y profilaxis penal, pues esos delincuentes son los más peligrosos, son los profesionales del delito y los más irreductibles á todo régimen de disciplina y de corrección moral. Esta promiscuidad y hacinamiento de presos de distinta categoría penal, hacen imposible la aplicación de los sistemas de reformatorio en el concepto moderno de la penalidad, que impone la más absoluta separación nocturna y el régimen de la comunidad de presos en los talleres y las aulas durante el día.

Finalmente, se autoriza la construcción en la cárcel de Marcos Paz, de una cocina, indispensable para poder habililar una sección que se destinará al alojamiento de los menores que se sacarán de la cárcel de encausados para evitar la coexistencia de menores y adultos dentro de un sólo establecimiento, que la moral menos escrupulosa rechaza.

Es cuanto tengo que informar sobre este asunto.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general el proyecto en discusión.
—En discusión el artículo 1°.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Cómo el mensaje del Poder ejecutivo sólo solicita la suma de 25.600 pesos y veo aquí figurar otras partidas para fines completamente distintos de los que contiene el mensaje, no sé si el señor miembro informante de la comisión habrá expuesto las razones que ha tenido la comisión para ello, pues aquí no se ha oído absolutamente nada, y porque entiendo que estos otros gastos habrán sido solicitados por el Poder ejecutivo.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Los que se refieren à la compra de máquinas y á la transformación de la enfermería «Cuenca», han sido solicitados confidencialmente por el señor ministro del ramo, y la comisión ha escuchado no sólo al ministro, sino al director de la penitenciaría y después de estudiar el proyecto con los planos y presupuestos presentados, resolvió incorporar la partida.

Ha procurado pues llenar una necesidad urgentísima y muy sentida habilitando la enfermería «Cuenca» para cárcel de prevención de los encausados reincidentes, en razón de que acaba de habilitarse la nueva enfermería construida en cumplimiento de una ley votada el año pasado.

Estos 27.380 pesos son, simplemente, para compra de los materiales, porque la mano de obra y trabajos de taller se llevarán á cabo con los mismos presos y recursos del establecimiento.

Sr. Candioti—Muy bien.

—Se aprueba el artículo 2o.

Sr. Cantón (Z.)—Por un error de copia, en el despacho de la comisión no aparece un artículo cuyo texto voy á leer: «En la cárcel auxiliar de Martín García cumplirán su condena los condenados por los tribunales de la Capital á las penas de arresto y de prisión».

Este artículo se ha proyectado para evitar toda objección y cuestión que pueda suscitarse con respecto á la facultad con que el Poder ejecutivo podrá sacar de la jurisdicción de la Capital los presos condenados por sus tribunales.

—Se aprueba el artículo de la referencia, así como el resto del proyecto.

29

CRÉDITO

ESCUELA NORMAL DE CATAMARCA

—Se pone en discusión en general un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley aprobatorio del decreto del Poder ejecutivo de fecha 21 de abril de 1908, abriendo un crédito por 80.000 pesos al ministerio de justicia é instrucción pública para cubrir los gastos de sostenimiento del internado de la escuela normal regional de Catamarca.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Dos palabras, señor presidente, para informar este asunto.

Al crearse el internado de la escuela regional de Catamarca, sólo se aprobó el presupuesto para el personal, alquiler de casa y otros gastos para el sostenimiento del establecimiento, no poniéndose la partida correspondiente á costear el sostenimiento del internado, por

lo que el Poder ejecutivo se ha visto obligado, en acuerdo de ministros, á abrir un crédito de 30.000 pesos con dicho objeto.

Este proyecto de ley, es remitido por el mismo para legalizar dicho gasto, aprobando su decreto.

—En general y en particular se aprueba el proyecto en discusión.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

30

CRÉDITO

DIVERSAS CUENTAS

—Se pone en discusión en general un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley aprobando el decreto del Poder ejecutivo de fecha 28 de febrero del corriente año, por el que se abre un crédito al ministerio de justicia é instrucción pública por $ 112.887,42, para el pago de los créditos á que el mismo decreto se refiere.

Sr. Cantón (E.)—Pido la palabra. El acuerdo que motiva este crédito se refiere á diferencias de alquileres de las casas ocupadas por reparticiones dependientes del ministerio de justicia é instrucción pública, correspondientes al año 1907.

Es notorio el encarecimiento de los alquileres producido en 1907, y el Poder ejecutivo no podría negarse á tomar en cuenta las exigencias de los propietarios, que amenazaban con pedir el desalojo de las casas donde estaban instaladas las escuelas y algunas reparticiones de la administración de justicia.

La comisión cree que corresponde prestar la aprobación á este acuerdo en la forma del proyecto que acaba de leerse.

—Sin observación se aprueba en general y en particular el proyecto informado.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

31

CRÉDITO

PERSONAL DOCENTE

—Se pone en discusión en general un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley aprobatorio del decreto del Poder ejecutivo de fecha 30 de abril de 1907 nombrando personal docente en los diversos establecimientos de enseñanza que en el mismo se menciona.

Sr. Cantón (E.)—Pido la palabra. El aumento considerable de alumnos en los establecimientos de educación dependientes del ministerio de instrucción pública, especialmente en los colegios nacionales, escuelas regionales y liceo nacional de señoritas, obligaron al Poder ejecutivo, para no recargar demasiado al personal docente, á crear personal extraordinario, cuyos sueldos debían pagarse por el acuerdo de 30 de abril de 1907.

El proyecto de que acaba de darse cuenta, legaliza esa resolución.

—No haciéndose observación, se aprueba el proyecto en general y en particular.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

32

CRÉDITO

PAGO DE EXPROPIACIONES

—Se pone en discusión en general un despacho de la comisión de presupuesto aprobando un decreto del Poder ejecutivo para invertir 28.136,80 pesos en el pago de los terrenos de propiedad de los señores Oliver, Budge, Carlos Fraser, Guillermo Grunvaldt y doña Manuela Irigoyen de Beñatena, ocupados por la línea del ferrocarril Argentino del Este, en la provincia de Entre Ríos.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra. La nación está obligada á entregar al ferrocarril Nordeste argentino las tierras que este ferrocarril ocupa.

En cumplimiento de esta obligación, se dictó un decreto oportunamente encargando al doctor Torcuato Gilbert de

formular arreglos con varios particulares por los reclamos que éstos hacían contra la nación, y en el caso ocurrente, por decreto de 18 de agosto de 1900, el Poder ejecutivo aceptó la propuesta presentada por don Guillermo Grunvaldt, por sí y en representación de las personas que expresa el proyecto, por el cual se comprometió á entregar á la nación los terrenos de su propiedad y de propiedad de sus representados, que aquélla había ocupado con destino á ese ferrocarril por la suma de 23.708 pesos moneda nacional, y con una extensión de 97 278 metros cuadrados, comprendiéndose en esta suma toda indemnización por perjuicios ó intereses que pudiera tener derecho á exigir.

Este crédito se hizo como consecuencia de un arreglo modificando el anterior convenio celebrado *ad referendum*, por el doctor Gilbert en representación de la nación con los interesados y con la obligación de que se practicarían las mensuras correspondientes para determinar con precisión la verdadera extensión del terreno ocupado. Esta mensura se ha practicado y ha dado el resultado siguiente: una extensión de 100.476 metros cuadrados, con un valor de 28.136.80 pesos moneda nacional, que es lo que se solicita por el gobierno para esta operación.

Es por esta razón que la comisión de presupuesto ha formulado el despacho que tengo el honor de informar, pidiendo á la honorable cámara quiera prestarle su aprobación.

He dicho.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

33

MOCIÓN

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Tenemos que tratar todavía unos veinte créditos. Todos los diputados tienen por delante las órdenes del día. Hago moción para que al darse cuenta por secretaría de cada despacho, se den las cifras y el objeto de cada crédito y lo votemos, procediendo en la misma forma que lo hemos hecho con las pensiones.

Sr. Presidente—No habiendo inconveniente, así se hará.

—Asentimiento.

34

CRÉDITO

OFICINA DE TIERRAS Y COLONIAS

—Se pone en discusión en general un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir $ 30.000 en los gastos que ocasione la mudanza y reinstalación de su nuevo local de las oficinas de la dirección general de tierras y colonias del ministerio de agricultura.

Sr. Santamarina—Pido la palabra.

Se trata de un crédito de 30.000 pesos para la traslación é instalación de la oficina de tierras y colonias. Esta oficina, que depende del ministerio de agricultura, carecía de un local apropiado donde ubicar sus distintas secciones, lo que decidió al Poder ejecutivo á remediar esta situación, ordenando una serie de gastos para llenar el objeto expresado.

Esta es la razón que ha tenido la comisión para aconsejar la sanción del despacho que se ha leído.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

35

CRÉDITO

GASTOS DE CORREOS Y TELÉGRAFOS Y DE POLICÍAS

Se pone en discusión en general un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio del interior por pesos 707.550 moneda nacional, destinados al refuerzo de partidas que el presupuesto general vigente asigna á la dirección general de correos y telégrafos, policía de la capital y territorios nacionales.

Sr. del Barco—Pido la palabra.

Si se tiene en cuenta que el presupuesto del corriente año así como el del anterior, han arrojado un déficit perfec-

tálmente previsto por la dirección de correos y telégrafos, se encontrará justificado este crédito acordado al Poder ejecutivo para llenar las necesidades más apremiantes que exige el desenvolvimiento cada vez mayor de la repartición de que se trata.

Este crecido crédito, también es para la policía de la capital, para atender una cantidad de servicios que hasta hoy estaban desatendidos; comprende asimismo una pequeña partida correspondiente al ministerio del interior, destinada á territorios nacionales.

Todos los detalles relativos á la inversión de estos fondos, los tiene la comisión á la mano y están perfectamente justificados por las planillas correspondientes. Como es muy larga su enumeración no quiero fatigar á la cámara leyéndola, pero si en la discusión en particular algún señor diputado desea mayores informes, tendré el mayor gusto en suministrarlos.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

36

CRÉDITO

DIVERSAS CUENTAS

—Se pone en discusión en general el despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de justicia é instrucción pública por 236.008,08 pesos moneda nacional, destinados á satisfacer diversos créditos pendientes.

Sr. Alviña—Pido la palabra.

El Poder ejecutivo solicita un crédito de pesos 259.367.78 que como se ve por el dictamen que se ha leído, la comisión auxiliar de presupuesto lo ha rebajado á 236.008.08 pesos.

Este crédito responde á pagar diversas deudas, de 1904 á 1907 que no se han abonado por corresponder á ejercicios vencidos ó porque se han agotado en el presupuesto las respectivas partidas con que se debieron atender.

Todas estas deudas pertenecen al ministerio de agricultura, y la comisión, al estudiar los 511 expedientes que comprueban estas deudas, las ha encontrado perfectamente bien justificadas, razón por lo que ha formulado el dictamen y proyecto de ley que se conoce y que se halla en discusión.

Estos son los datos que sobre este asunto puedo dar á la honorable cámara en nombre de la comisión auxiliar de presupuesto, datos que ampliaré en caso de ser necesario.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

37

CRÉDITO

PAGO DE UNA PENSIÓN

Despacho de la comisión auxiliar de presupuesto abriendo un crédito suplementario al ministerio de obras públicas por pesos 1440 moneda nacional con destino al abono de la pensión á los hijos menores del ex ingeniero don Cristóbal Giagnoni por los meses de abril á noviembre de 1906.

—Se aprueba.

38

CRÉDITO

EMPLEADOS SUPERNUMERARIOS

Despacho de la comisión auxiliar de presupuesto destinando al archivo un proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de relaciones exteriores y culto por pesos 40.000 para atender el pago de empleados supernumerarios y otros servicios de dicho departamento durante el corriente año.

—Se aprueba.

39

CRÉDITO

MINISTERIO DE JUSTICIA É INSTRUCCIÓN PÚBLICA

Despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio

de justicia é instrucción pública por pesos 24.000 moneda nacional con destino al inciso 7, ítem 1 del presupuesto general vigente del citado departamento.

—Se aprueba.

40

CRÉDITO

INDEMNIZACIÓN

Despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda por pesos 24.210 moneda nacional, con destino á indemnizar á los señores Salvador Flores, Clariso Hereñú y Miguel Barroetaveña el importe que les correspondía como aprehensores de un contrabando de armas.

—Se aprueba.

41

CRÉDITO

PAGO DE PAVIMENTOS

Despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir pesos 10.862,76 en el pago de la construcción del pavimento de la calle Paraguay entre las de Andes y Junín, correspondiente á un desvío frente del hospital de Clínicas.

—Se aprueba.

42

CRÉDITO

MINISTERIO DE MARINA

Despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito al ministerio de marina por 22.588,54 pesos para el pago de diversos créditos.

—Se aprueba.

43

CRÉDITO

PAGO DE HONORARIOS

Despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito extraordinario de 35.000 pesos moneda nacional al ministerio de hacienda para abonar á los señores ingenieros don Valentín Virasoro y don Víctor M. Herrera los honorarios correspondientes á los trabajos de mensura de los terrenos del puerto de La Plata.

—Se aprueba.

44

CRÉDITO

PAGO DE HONORARIOS

Despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir 120.000 pesos moneda nacional en el pago de los honorarios devengados por la comisión encargada del estudio de las vacunas contra el carbunclo, pasteurelas y tristeza preparadas por el doctor Ligniers.

—Se aprueba.

45

CREDITO

DEVOLUCIÓN DE DERECHOS

Despacho de la comisión de presupuesto, en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo para devolver 1.162,10 pesos oro procedentes de derechos de aduana abonados por el vicario foráneo de la iglesia matriz de Catamarca.

—Se aprueba.

46

CRÉDITO

SUBVENCIÓN ESCOLAR

Despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á entregar á los con-

sejos de educación de Catamarca, San Luis, Salta, Jujuy, La Rioja, Santiago del Estero y San Juan, pesos 30.000 moneda nacional á cada uno como subvención extraordinaria para pagar los sueldos de los maestros de las escuelas primarias.

—Se aprueba.

47

CRÉDITO

REVISIÓN DE LA TARIFA DE AVALÚOS

Despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito al ministerio de hacienda por 40.000 pesos moneda nacional para pago de honorarios de la comisión revisora de la tarifa de avalúos nombrada por decreto del Poder ejecutivo de fecha 19 de julio de 1899.

—Se aprueba.

48

CRÉDITO

COMISIÓN DE LÍMITES

Despacho de la comisión auxiliar de presupuesto destinando al archivo el proyecto de ley del Poder ejecutivo, ampliando hasta pesos 118 142,10 moneda nacional la cantidad asignada en el inciso 6º, ítem 1º, partida 2ª del anexo C del presupuesto vigente para gastos de la comisión de límites con Bolivia.

—Se aprueba.

49

CRÉDITO

DIVERSAS CUENTAS

Despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda por pesos 48.447,10 moneda nacional para el pago de créditos pertenecientes á ejercicios vencidos.

—Se aprueba.

50

CRÉDITO

OBRAS EN EL PUERTO MILITAR

Despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de obras públicas por pesos 175 840,43 moneda nacional destinado al pago de diversas cuentas por obras ejecutadas en el puerto militar.

—Se aprueba.

51

CRÉDITO

DIVERSAS CUENTAS

Despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario por pesos 321.772,91 moneda nacional al ministerio de agricultura para el pago de diversas cuentas.

—Se aprueba.

52

CRÉDITO

PUERTO DE SANTA FE

Despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á entregar al gobierno de la provincia de Santa Fe 378 181,93 pesos oro, correspondientes al saldo de las cuotas con que la nación contribuye á los gastos de construcción del puerto de ultramar.

—Se aprueba.

53

MOCIÓN

Sr. Olmédo—Pido la palabra.

Hago moción para que la cámara trate sobre tablas un proyecto que tiene sanción del Senado, acordando la subscripción á trescientos ejemplares de las «Vistas fiscales» del doctor Jerónimo Cortés, como fiscal de la cámara de apelaciones.

Es conocida de la honorable cámara la competencia del abogado á que me refiero y el enriquecimiento que á la literatura jurídica argentina trae la publicación de estos informes.

Los primeros tomos han sido ya auxiliados con una subvención del Congreso, y el Senado ahora ha votado una subscripción á trescientos ejemplares del tomo 4º.

Hago indicación para que la cámara sancione inmediatamenie este asunto.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Habiendo quedado la cámara sin número, no se puede votar la moción del señor diputado,

Invito á la cámara á pasar á cuarto intermedio.

—Se pasa á cuarto intermedio á las 6 y 50 p. m.

SEPTIEMBRE 25 DE 1908

48ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 25ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Alvarez, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Barraza, Bejarano, Bréard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Cariés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cornejo, Costa, Crouzeilles, Day, Drago, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Gonnet, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Lacasa, López, Luro, Martínez, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A)., Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Terrosa, Van Gelderen, Vega Vivanco, Vocos Giménez, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Alsina, Cordero, Crespo, Guido Lavalle, Iriondo, López Mañán, Maza, Santamarina, Zabala.—**Sin aviso:** Acosta, Campos, Cariés (C.), Doyhenard, Fernández, Freyre, García (L.), González Calderón, Ibánez, Mugica, Salvá, Varela, Vidal.

SUMARIO Nº 48

1

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley autorizando el gasto de 150.000 pesos en la adquisición de elementos y pago del personal para el servicio de la **vigilancia aduanera**.

2

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de obras públicas por 150.000 pesos destinados á la **conservación de edificios fiscales.**

3

Comunicaciones del Senado.

4

Despacho de las comisiones.

5

Diversas **peticiones particulares**.

6

Mociones, aprobadas, para tratar dos proyectos de ley relativos á la **adquisición de bibliotecas** de los doctores Juan María Gutiérrez y Martín García Mérou.

7

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley referente á la adquisición de la **biblioteca y archivo** del doctor Juan María Gutiérrez.

8

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley en revisión autorizando al señor Juan Passicot á construir un **ferrocarril de Mercedes** (Buenos Aires) **al puerto de La Plata**.

9

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley en revisión, autorizando á la **compañía** del ferrocarril Bahía Blanca y **Noroeste**, á

suministrar **luz y fuerza eléctrica á la ciudad de Bahía Blanca.**

10

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley autorizando la **erección de estatuas**, en la Capital, á los generales Juan Martín de Pueyrredón, Juan Gregorio de las Heras, Juan Antonio Alvarez de Arenales y Martín Miguel Güemes; y de un proyecto de ley presentado por el señor diputado Manuel Carlés, autorizando la **erección de estatua** al general Carlos María de Alvear.

11

Aprobación de un proyecto de ley relativo á la erección de **estatuas** al general José de San Martín en Yapeyú y en San Lorenzo.

12

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de obras públicas por 78.000 pesos oro para gastos del **dragado del paso de Chapicuy.**

13

Se suspende la consideración del proyecto de ley relativo á la construcción de un **ferrocarril eléctrico subterráneo**, en la Capital.

14

Se resuelve tomar en consideración en la sesión próxima algunos **despachos acordando pensiones.**

15

Se suspende la consideración del proyecto de ley relativo á la construcción de **tranvías subterráneos** en la Capital.

16

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley referente á la construcción de varias **líneas telegráficas** en Santa Fe.

17

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á la compañía del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico á construir una **línea férrea en la Pampa Central** por cuenta del ferrocarril Bahía Blanca y Nordoeste, y la **prolongación de varios ramales** en la provincia de Mendoza.

18

Mociones de preferencia á favor de los siguientes asuntos: *a*) **puerto en Gualeguaychú**; *b*) **subsidios á hospitales**; *c*) **ferrocarril** de Alurralde á San Pedro de Colalao; *d*) subsidio para **edificación escolar.**

19

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al señor Miguel Mahon á construir un **ferrocarril de Buenos Aires á Puerto militar.**

20

Mociones de preferencia en favor de los siguientes asuntos: *a*) **obras de salubridad** en la ciudad del Paraná; *b*) construcción de **casa para estudiantes.**

21

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á los señores Facci, Negratti y Cía, á construir un **ferrocarril de la Ensenada á Chacabuco.**

22

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al ferrocarril del Oeste á prolongar una de sus líneas hasta el **pueblo de Anchorena** y de éste al **Río Salado**, y la otra hasta las inmediaciones del **Río Atuel.**

23

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley presentado por el señor diputado A. C. Escobar, relativo á la construcción de un edificio destinado **á casa de estudiantes.**

24

Aprobación de un proyecto de ley acordando un subsidio de 6.000 pesos para gastos de **inauguración de la escuela normal del Azul.**

25

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley referente á **obras hidráulicas en el Riacho Gualeguaychú.**

26

Moción de preferencia en favor de un proyecto de ley relativo á **subsidios** á la casa de aislamiento y maternidad del Rosario de Santa Fe y á varios hospitales.

27

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley relativo á la construcción de un **ferrocarril de Alurralde á San Pedro de Colalao.**

28

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley, con modificaciones del Senado, acordando **subsidios á varios hospitales.**

29

Aprobación de las modificaciones del Senado en el proyecto de ley acordando **subsidios** á la maternidad, casa de aislamiento y hospital de caridad del Rosario y á varios otros establecimientos análogos.

30

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley referente á la subscripción á la obra titulada **Teoría del tiro,** por el sargento mayor Jacinto Cané.

31

Autorización á la presidencia para comunicar al Senado los **proyectos sancionados.**

32

Se posterga hasta la próxima sesión la consideración del despacho de la comisión de obras públicas relativo á la construcción del **ferrocarril eléctrico subterráneo** en la Capital.

33

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley del señor diputado B. Rodríguez Jurado acordando un **subsidio de edificación escolar** á la provincia de San Luis.

34

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley sobre construcción de un **ferrocarril de Pozo del Molle al Rosario.**

35

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en un proyecto de ley en revisión autorizando al señor Carlos Vega Belgrano á construir **líneas de tranvías rurales** en las inmediaciones de la Capital.

36

Consideración de las modificaciones del Senado en el proyecto de ley sobre institución de **concursos de cultura física.**

37

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley sobre construcción de **obras de salubridad** en la ciudad del Paraná.

38

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley del señor diputado Emilio Mitre, autorizando al Poder ejecutivo á acordar la **concesión de ramales de 75 kilómetros** á los ferrocarriles existentes.

39

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito al ministerio de hacienda, para pago de **honorarios y gastos** devengados en el estudio de las reformas á la ley de aduana y tarifa de avalúos.

40

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley relativo á la impresión de memorias y gastos de presentación de trabajos de los delegados argentinos en el **congreso científico latino americano.**

41

Moción de preferencia en favor de un despacho de la comisión de obras públicas en un proyecto de ley referente á **la apertura de una avenida** en los talleres del ferrocarril Central Norte.

42

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando la adquisición de 2.000 ejemplares de la obra **Teoría del tiro,** del sargento mayor Jacinto Cané.

43

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley en revisión sobre adquisición de cierto número de ejemplares de **las Vistas fiscales** del doctor Jerónimo Cortés.

44

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley de los señores diputados A. Carbó y A. Zavalla sobre construcción de **líneas telegráficas** en la Pampa Central.

45

Aprobación de un despacho de la comisión de agricultura en el proyecto de ley aprobatorio de un **convenio ad referendum** celebrado entre el Poder ejecutivo y el representante del Banco de Amberes.

46

Moción de preferencia á favor de un proyecto de ley relativo á la **construcción de caminos** en la provincia de Catamarca.

47

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á la compañía francesa de ferrocarriles de Santa Fe á construir una **línea férrea de Las Tunas al Rosario.**

48

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley presentado por los señores diputados J. M. Terán y J. López Mañán sobre **apertura de una avenida** entre Tucumán y Tafí Viejo.

49

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á subscribirse á trescientos ejemplares del tomo IV de las **Vistas fiscales** del doctor Jerónimo Cortés.

50

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley presentado por los señores diputados A. Castro y D. Maza sobre **construcción de tres caminos** en la provincia de Catamarca.

—En Buenos Aires, á 25 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión á las 4 p. m.

1

VIGILANCIA ADUANERA

Buenos Aires, septiembre 24 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

La organización actual del servicio de vigilancia aduanera requiere con urgencia algunas reformas que aseguren su eficacia.

El Poder ejecutivo viene dedicando preferente atención y abriga el propósito de subsanar, por todos los medios legales á su alcance las deficiencias que hoy impiden la prevención de los contrabandos y demás contravenciones á la renta aduanera.

A ese fin se ha dispuesto la distribución más adecuada de las embarcaciones de que están dotados los resguardos para la vigilancia de sus respectivas jurisdicciones; la agrupación de las aduanas y receptorías en líneas,—con lo que se facilitará la coordinación de los servicios que dichas embarcaciones presten—y en un decreto reciente se ha prescripto que la inspección de cada una de las referidas líneas, esté á cargo de un inspector con asiento permanente en ella.

Pero para que estas medidas puedan ser llevadas á la práctica con éxito probable, es indispensable complementarlas con otras que, como la adquisición de nuevos elementos y el aumento de personal, son de urgente necesidad.

El Poder ejecutivo estima en ciento cincuenta mil pesos moneda nacional de curso legal ($ 150.000) la suma necesaria para proveer á las exigencias más inmediatas y en tal virtud, tiene el honor de interesar la atención de vuestra honorabilidad sobre el adjunto proyecto de ley por el cual se le autoriza á invertir hasta la cantidad expresada en la adquisición de elementos y pago del personal destinado al servicio de vigilancia aduanera.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 150.000) en la adquisición de elementos y pago del personal para el servicio de vigilancia aduanera.

Art. 2° Dicha cantidad se cubrirá de rentas generales y se imputará á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de presupuesto*).

2

EDIFICIOS FISCALES

GASTOS DE CONSERVACIÓN

Buenos Aires, septiembre 25 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El Poder ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley, abriendo un

crédito suplementario al departamento de obras públicas, con destino á reforzar el ítem 1, inciso 9, partida 1ª, del anexo I en la cantidad de ($ 150.000 m/n) ciento cincuenta mil pesos moneda nacional.

Al formular este pedido el Poder ejecutivo ha tenido en cuenta la insuficiencia de la suma asignada por el presupuesto vigente para la conservación de los edificios fiscales, hasta fines del corriente año, la que resulta estar ya comprometida como lo manifiesta el señor ministro, en su nota que original se acompaña; no dudando que vuestra honorabilidad le prestará su preferente atención, sancionando el proyecto de ley adjunto.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Abrese un crédito suplementario al departamento de obras públicas por la cantidad de ($ 150.000 m/n) ciento cincuenta mil pesos moneda nacional de curso legal, con destino al refuerzo del ítem 1, inciso 9, partida 1ª del anexo I.

Art. 2°. Comuníquese, etc.

IRIONDO.

Buenos Aires, septiembre 12 de 1908.

A su excelencia el señor Ministro de hacienda.

Señor ministro:

Los fondos que el presupuesto en vigencia asigna para conservación de edificios fiscales se hallan á la fecha totalmente comprometidos, de modo que este ministerio se encuentra en la imposibilidad de atender á las imperiosas necesidades que con dichos fondos se llenaban, y como no escapará á la penetración de V. E., son en muchos casos de carácter urgente.

En tales circunstancias y teniendo en cuenta lo establecido en el decreto de fecha 10 de junio próximo pasado, me es grato dirigirme á V. E. pidiéndole quiera servirse recabar del honorable Congreso la ampliación de la partida correspondiente (anexo I, inciso 9, ítem 1, partida 1), en la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 150.000 m/n) que se considera indispensable para los trabajos á ejecutar dentro del año actual.

Me permito encarecer á V. E. preste á este asunto preferente atención á fin de que pueda ser tratado por el honorable Congreso en el período de sesiones ordinarias, pues existen obras proyectadas, cuya demora ocasionaría perjuicios de importancia.

Saludo á V. E. con mi distinguida consideración.

EZEQUIEL RAMOS MEXÍA

(*A la comisión de presupuesto*).

3

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

Proyecto de ley acordando á la señora Mercedes Demaría de Uriburu y señorita Mercedes Uriburu el premio en tierras que le correspondía al doctor Vicente Uriburu.—(*A la comisión de guerra*).

4

DESPACHO DE LAS COMISIONES

LEGISLACIÓN:

—Proyecto de ley aprobatorio del convenio ad referendum celebrado entre el señor ministro de obras públicas y las empresas de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario respecto de la fusión de ambas compañías.

—Proyecto de ley del señor diputado R. Guido Lavalle modificando la ley de jubilaciones y pensiones.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA:

—Proyecto de ley de varios señores diputados, destinando la suma de 850.000 pesos para edificios escolares en San Juan.

—Proyecto de ley en revisión autorizando al Poder ejecutivo á establecer colegios nacionales en varias ciudades.

GUERRA:

—Solicitud del señor Luis Caronti sobre reconocimiento de servicios militares prestados en el ejército de línea.

—Solicitud del señor Miguel de la Barra, teniente coronel asimilado, sobre inclusión en los beneficios de la ley 4707.

PETICIONES:

—Proyecto de ley de varios señores diputados asignando á los hospitales Rawson y San Roque de la ciudad de San Juan, la suma de 150.000 pesos, por mitad, á cada uno para mejorar y ampliar sus servicios é instalaciones.

—Proyecto de ley en revisión, acordando pensión á las señoritas María Luisa, Amelia, Sara, Cora, Marcela Laura Olazábal y Manuela Olazábal Gómez y María Collado de Rua.

—Proyecto de ley en revisión acordando pensión á la señora María Magdalena Iglesias de Pedeville.

—Proyecto de ley en revisión acordando pensión á la señora Julia Paso de Costa é hijas solteras y á Concepción Díaz de Vivar de Cavia.

—Proyecto de ley en revisión acordando jubilación al señor Juan Gaibisso.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

5

PETICIONES PARTICULARES

—Eduardo Peña, presidente del Pigeon Club, solicita se declare que el ejercicio de tiro á la paloma no es acto punible. (*A la comisión de peticiones.*)

—Escriña, Albarenque y Cª. solicitan exoneración de impuestos de inspección veterinaria y el uso de un terreno en Ibicuy (Gualeguaychú) para establecer un matadero. (*A la comisión de agricultura.*)

—El círculo de La Prensa presenta una solicitud relativa al proyecto de reformas al Código penal. (*A la comisión de códigos.*)

—Juan B. Massa solicita una subvención para continuar sus estudios musicales en Europa.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Bernardo Serres solicita subscripción al plano catastral del señor Carlos de Chapeaurouge.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Solicitudes de pensión: Julia Rojo de Recalde, Dolores U. de Beascochea.—(*A la comisión de peticiones*).

6

MOCIONES

ADQUISICIÓN DE BIBLIOTECAS

Sr. Piñero—Pido la palabra.

No es para ocupar la atención de la honorable cámara con mociones de preferencia ni de tratar asuntos de interés particular sobre tablas. Es para pedir que se dedique un instante en homenaje á la memoria de un patriota ilustre y virtuoso; de una de las más grandes glorias literarias y cívicas de la nación; de uno de los más grandes educadores que rigió como rector, la universidad histórica de Buenos Aires en su época más fecunda; del institutor genuinamente liberal, sin ser perseguidor, ni despótico, sin oprimir las creencias ajenas; del rector de la Universidad de Buenos Aires, de gloriosa tradición, de la universidad fundada por dos de los tres gobiernos más importantes que ha tenido la república, el gobierno de Pueyrredón y el gobierno de Rivadavia; de un espíritu noble y bien equilibrado que imprimió su sello á una generación ilustre, de uno de los más altos representantes de esa generación fuerte y viril que enarboló la bandera de la emancipación de la razón y de las instituciones libres conculcadas por la brutal tiranía de Rosas; que también imprimió su espíritu liberal á la enseñanza, pero sin oprimir jamás ninguna creencia; enseñando con el ejemplo de su conducta impecable á respetar las creencias y el derecho ajeno en las personas, en la familia y en la sociedad; enseñando la tolerancia, esa virtud discreta de la inteligencia, que es la base de la libertad y de la emancipación de la razón:—me refiero á don Juan María Gutiérrez, que además del legado de su nombre á su generación y á su país, ha legado una colección de libros que en la bibliografía americana es un tesoro que debe ir al dominio de la nación.

El gobierno se propuso adquirir esta biblioteca, y después de los informes necesarios se estableció su valor venal que es de 70.000 pesos. El honorable Senado sancionó la compra que se proyecta, que es una adquisición necesaria tanto para el país como para la bibliografía americana, pero ha reducido esa suma á 40.000 pesos.

Esa sanción está pendiente de esta honorable cámara, y voy á pedirle que teniendo en cuenta un despacho ya favorable de la comisión respectiva, acuerde á este asunto pocos minutos, siquiera sea en homenaje de aquel ilustre argentino. (*¡Muy bien! ¡muy bien!*)

Sr. Presidente—Está en discusión la moción del señor diputado por la Capital.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

No puedo menos de apoyar calurosamente la moción del señor diputado por la Capital, y apelo á los mismos sentimientos qne ha invocado ante la honorable cámara, para pedirle que haga extensivos esos minutos de atención que ha pedido, en favor de otro despacho de comisión que figura en la orden del día aprobando el proyecto para adquirir la biblioteca del doctor García Mérou... (*Apoyado*)... que tiene sobre las

novedades de un bibliógrafo tan delicado y tan exquisito como él, la circunstancia de que en su género no hay otra en el Río de la Plata. Sería verdadera adquisición para la biblioteca nacional incorporar esta suma de libros selectos, con un aumento de valor por su artística encuadernación é impresión.

Me parece, señor presidente, que cuando se trata de una obra de selección, laboriosamente acumulada durante muchos años de estudio y consagración por uno de los jóvenes é ilustres servidores del país, puedo invocar en favor suyo las mismas razones que el señor diputado con tanta elocuencia ha expresado respecto del distinguido é ilustre educacionista don José María Gutiérrez.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Me ligaban con el doctor García Mérou antiguos vínculos de una sincera amistad y profeso á su memoria verdadero respeto y veneración.

Pero hay sin duda, señor presidente, una diferencia muy grande entre él y don Juan María Gutiérrez.

La cámara, haciendo justicia distributiva y apropiada en uno y otro caso, debe ocuparse de hacer ley la sanción del Senado, recordando las virtudes y honrando la memoria de don Juan María Gutiérrez, y también atender la moción del señor diputado á la que doy mi apoyo.

Más no deben ir unidas, señor presidente.

Sr. Presidente—Se votará la moción del señor diputado por la Capital doctor Piñero, respecto del proyecto que ha mencionado.

—Es aprobada.

Sr. Presidente — Se va á votar ahora la moción del señor diputado por la Capital, para tratar el despacho de la comisión de instrucción pública sobre adquisición de la biblioteca del doctor García Mérou.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Cuando se trata de bibliotecas, en mi concepto hay que atender al que fué su dueño, y á los valores bibliográficos que ella pueda contener.

Puedo afirmar que la biblioteca del doctor García Mérou no desmerece absolutamente en nada de la encomiada por el señor diputado por la Capital, perteneciente al doctor Gutiérrez. Es de tal selección literaria, científica, sociológica, que pudiera decirse que es de las primeras bibliotecas coleccionadas en América. Creo que si es una adquisición la biblioteca de que se acaba de tratar, es evidente que no le cede en nada la que ha indicado el señor diputado Olmedo.

Por estas razones, voy á votar para que se trate de igual manera la adquisición de la biblioteca del doctor García Mérou, incorporándose como un documento nacional á la biblioteca pública del estado. (*¡Muy bien!*)

—Se vota la moción de tratar con preferencia el despacho de la comisión de instrucción pública sobre adquisición de la biblioteca del doctor García Mérou, y resulta afirmativa.

7

BIBLIOTECA

DEL DOCTOR JUAN MARÍA GUTIÉRREZ

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado, por el que se autoriza al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de pesos 40.000 en la adquisición de la biblioteca y archivo del doctor Juan María Gutiérrez; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción, modificando el artículo 2° en la siguiente forma:

Art. 2° La biblioteca y archivo adquiridos según el artículo anterior, serán agregados á la Biblioteca nacional.

Sala de la comisión, julio 14 de 1908.

Lucas Ayarragaray.—A. Carbó.—Pastor Lacasa.—Ponciano Vivanco.—J. M. Alvarez.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de cuarenta mil pesos moneda nacional en la adquisición de la biblioteca y archivo del doctor Juan María Gutiérrez.

Art. 2° La biblioteca y el archivo adquiri-

-dos según el artículo anterior, serán agregados á la biblioteca del Congreso.

Art. 3° Este gasto se hará de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 4° Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino en Buenos Aires á 27 de septiembre de 1907.

D. E. PALACIO.
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Ayarragaray—Pido la palabra.

El asunto que nformo á nombre de la comisión de instrucción pública es uno de aquéllos que suelen surgir de tarde en tarde en los parlamentos; asuntos apacibles, que permiten reposar al espíritu, de todas las rudas querellas, de todas las ásperas rivalidades que hacen tan amarga y á veces tan dramática la vida política,

Hoy podemos por breves momentos congregarnos todos, á pesar de nuestras disidencias, para espaciar la mirada por las altas regiones de nuestra historia intelectual y rodear la serena memoria del literato eximio, del crítico y humanista, del apasionado bibliófilo, del político y del universitario, cuyos nietos vienen hoy á ofrecer al gobierno de su país, la librería y los nobles manuscritos que como único patrimonio les dejó su gran abuelo, don José María Gutiérrez.

No se trata sin embargo de una operación de índole utilitaria; es ante todo y así quisimos considerarlo los miembros de la comisión al incorporar á la biblioteca pública la librería y los manuscritos de Gutiérrez, que ese acto implicará un homenaje para uno de nuestros primeros eruditos, y uno de los más bellos espíritus de su tiempo.

Las numerosas composiciones literarias del doctor Gutiérrez, como de los poetas argentinos y americanos, catalogadas en sus manuscritos, apreciados con el sentido crítico y escepticismo actual, con nuestra complicación de ideas y sentimientos, derivados de una civilización utilitaria é intensa, se nos antojan sencillos y casi ingénuos, aquéllos transportes líricos, aquellas exaltaciones de sectarios y de patriotas, con que sazonaban sus cortos días de reposo, los emigrados é intelectuales que formaron las generaciones que nos han precedido.

El doctor Gutiérrez, fué un varón de antiguo cuño, con aquellas espontaneidades de conducta y de virtud tan comunes entonces en nuestros hombres públicos, antes que aparecieran épocas de innobles codicias que mancillaron la conciencia y macularon el blasón de tanto político dirigente.

De ahí, señores diputados, que dentro de aquella sobriedad de costumbres y de recursos, formar una biblioteca, fuera para hombres como Maciel, Moreno, Rivadavia, Alberdi, Rawson, Mitre ó Sarmiento, un esfuerzo casi medioeval y benedictino, á tal punto, que adquirir ciertos libros ó una novedad bibliográfica fuera motivo de sacrificios y de afanosas preocupaciones.

Por esas razones, bibliotecas como las del doctor Gutiérrez tienen un sello peculiar: cada libro fué leído y meditado en el seno de la reflexión solitaria, quedando consignados al margen de cada uno de los volúmenes las íntimas palpitaciones del pensamiento que suscitara la lectura, á la luz de la lámpara familiar.

Entonces el libro era un objeto de pasión, tan cuidado en América como los raros ejemplares de Horacio en las antiguas bibliotecas de los conventos benedictinos.

Tales bibliotecas, pues, no pueden someterse á un criterio arancelario; son valores que escapan á toda apreciación y á toda medida.

Entre los manuscritos del doctor Gutiérrez, hay, entre numerosos documentos y cartas, abundante cosecha de composiciones líricas, no solamente de bardos argentinos, sino también de bardos americanos, y entre los argentinos, muchas composiciones y poemas pertenecientes á los poetas de nuestra primera raza y á los que siguieron el movimiento emancipador de 1810.

Son como mil quinientos los volúmenes que constituyen la biblioteca del doctor Gutiérrez; hay como seiscientos cincuenta títulos de volúmenes que no están en la biblioteca pública y el resto que existe ya allí.

De manera, pues, que la comisión, al pretender incorporar esta librería del doctor Gutiérrez á la biblioteca nacional, ha querido ir formando allí el patrimonio intelectual de las generaciones argentinas, y por ser aquel sitio el adecuado para la clase de libros y manuscritos acumulados por los largos afanes y las finas tendencias de un erudito.

Cuando en días un tanto remotos, se apacigüen nuestras violentas agitaciones políticas y nuestras absorbentes preocupaciones utilitarias y emerjen generaciones de espíritus desinteresados y de eruditos, investigadores de nuestro pasado intelectual y social, encontrarán en los papeles y libros del doctor Gutiérrez ancho campo, los amantes de las cosas que fueron y de las cosas del espíritu.

Tales son las razones que sirven para sustentar el despacho de la comisión.

—Sin observación se aprueba en general y particular el proyecto leído.

8

FERROCARRIL

DE MERCEDES Á PUERTO LA PLATA

Sr. Presidente—Pasaremos á ocuparnos de las obras públicas con sanción del honorable Senado, de acuerdo con una resolución anterior de la honorable cámara.

A la honorable Cámara de diputados

La comision de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revision por el honorable Senado, concediendo al señor Juan Passicot el derecho de construir y explotar una línea férrea de Mercedes (Buenos Aires) al puerto de La Plata; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción, agregando como artículos 6° y 7°, los siguientes:

Art. 6° El trazado de esta línea deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 7° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4° de la ley número 5815, la cantidad de $ 25 por cada kilómetro de vía. Si el depósito no se efectuare dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4° de la ley 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida en el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Sala de la comisión, septiembre 18 de 1908.

Emilio Mitre — Marcial R. Candioti — M. Van Gelderen—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese al señor Juan Passicot el derecho de construir y explotar una línea férrea que partiendo de Mercedes, provincia de Buenos Aires, termine en el puerto de La Plata.

Art. 2° La línea será de trocha de un metro 676 m/m.

Art. 3° A los doce meses de la promulgación de la presente ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los dieciocho meses contados desde la misma promulgación y á los treinta meses de ésta deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal, y toda la línea deberá quedar completamente terminada dentro de los cuatro años.

Art. 4°. El concesionario incurrirá en una multa de veinte mil pesos si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 5°. Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 6°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 15 de septiembre de 1908.

JOSÉ E. URIBURU.
Adolfo J. Labougle.
Secretario

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Es esta una línea férrea que, partiendo de la ciudad de Mercedes, cruza en dirección central hacia el oeste de la provincia de Buenos Aires, sirviendo, diremos así, de encabezamiento á las líneas férreas de la compañía Buenos Aires, Sud y parte del Oeste, hasta llegar al puerto de La Plata, en la Ensenada. Cruza; pues, una de las comarcas más prósperas en ganadería y agricultura; y de esta manera presta un servicio muy sentido á aquellas fecundas regiones.

Son estas las razones que ha tenido la comisión para despachar favorablemente este asunto, debiendo agregarse que no admite ninguna excepción á la ley general de ferrocarriles número 5315.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

9

LUZ Y FUERZA ELÉCTRICA

EN BAHÍA BLANCA

La comisión de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley venido del honorable Senado, para su revisión, autorizando á la compañía de ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste para suministrar luz y fuerza eléctrica á la ciudad de Bahía Blanca; y por las razones que aducirá su miembro informante tiene el honor de aconsejaros su aprobación, agregando en el artículo primero, después de donde dice: «ciudad de Bahía Blanca» las siguientes palabras: «y á establecimientos particulares del puerto, ó sus alrededores».

Sala de la comisión, julio 2 de 1908.

Miguel M. Padilla.—Sabá Z. Hernández.—Zoilo Cantón.—Julián V. Pera.—A. E. Bréard.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc

Artículo 1°. Autorízase á la compañía del ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste para suministrar luz y fuerza eléctrica, pública y privada á la ciudad de Bahía Blanca, mediante la usina de su propiedad establecida en dicho punto y en combinación con los servicios que presta la empresa sudamericana de luz y fuerza, existente en aquella localidad.

Art. 2°. Exonérase de derechos de importación hasta la suma de veinticinco mil pesos oro ($ 25.000 oro) á las maquinarias y materiales necesarios para la ampliación de las obras é instalaciones exteriores de alumbrado eléctrico, contratado por la municipalidad de Bahía Blanca con la empresa sudamericana de luz y fuerza y con el ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste.

Art. 3°. Sin perjuicio del control que las aduanas ejercitan para el despacho de mercaderías, la municipalidad de Bahía Blanca tomará las medidas que sean del caso, para la debida constatación del empleo, en las obras de que se trata, de los materiales introducidos al amparo de esta ley.

Art. 4°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 17 de septiembre de 1906.

D. E. Palacio

Adolfo J. Labougle

Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

—No haciéndose uso de la palabra, se aprueba sin observación, en general y en particular el despacho que antecede.

10

MONUMENTOS

Á LOS GENERALES PUEYRREDÓN, LAS HERAS, ALVAREZ DE ARENALES, GUEMES, ALVEAR.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado autorizando al Poder ejecutivo á erigir en esta capital las estátuas de los generales Juan Martín de Pueyrredón, Juan Gregorio de Las Heras, Juan Antonio Alvarez de Arenales y Martín Miguel Güemes; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción en los mismos términos en que ha sido sancionada por el honorable Senado.

Sala de la comisión, julio 21 de 1908.

L. Zavalla.—G. García Vieyra.—Abraham Cornejo.—Alfredo C. Paz.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo á erigir en esta capital, las estatuas de los generales Juan Martín de Pueyrredón, Juan Gregorio de Las Heras, Juan Antonio Alvarez de Arenales y Martín Miguel Güemes.

Art. 2°. Comuníquese, etc.

Dios guarde al señor presidente.

Benito Villanueva

B. Ocampo

Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión. Si no se hace uso de la palabra se votará en general.

—Se vota y resulta afirmativa.
—En discusión el artículo 1°.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra. Propongo que se agregue á los nombres de los generales que se mencionan en este artículo el del general Carlos María de Alvear. Creo que no necesita ninguna clase de informe este pedido, que responde al cumplimiento de un compromiso de honor, de una deuda sagrada de la patria para la memoria del vencedor de Ituzaingó.

Sin más razones, pues. que serían innecesarias, dado el caso de que se trata, y con el pleno conocimiento que la honorable cámara y el país todo tienen de la actuación de aquel ilustre guerrero de la independencia argentina y libertador de la república Oriental del Uruguay, pido se trate y se apruebe inmediatamente el levantamiento de su estatua.

Sr. Carlés (M.)—Adhiero á la indicación del señor diputado por Santa Fe; pero con el objeto de que la modificación que se introdujera al proyecto en discusión no estorbe su sanción inmediata, obligando á que vuelva al Senado, propongo la misma idea como proyecto por separado, el que entrego al señor secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para erigir en esta capital la estatua del general Carlos María de Alvear.
Art. 2.° Comuníquese, etc.

Manuel Carlés.

Sr. Pera (J. V.) — Adhiero en un todo al proyecto que acaba de presentarse y que consulta el pensamiento de gratitud nacional, larga é injustamente retardada para con el general Alvear.

Sr. Presidente—Se tratará el proyecto en su oportunidad.

Ahora debe votaıse el artículo 1°, que está en discusión.

—Se vota y resulta afirmativa; aprobándose igualmente el artículo 2°, que es de forma.

Sr. Presidente—Queda definitivamente sancionado.

Sr. Carlés (M.)—Hago moción para que se trate sobre tablas el proyecto que he presentado relativo al general Alvear.

—Apoyada, se vota y aprueba esta moción.
—Sin observación, se aprueba en general y en particular el proyecto presentado por el señor diputado M. Carlés.

Sr. Méndez Casariego—Falta un artículo al proyecto que se ha sancionado, autorizando la inversión de los fondos que ha de demandar la obra.

Sr. Carlés (M.)—No, señor. No hay que votar fondos. Esta ley no hace más que reglamentar la facultad que acuerda el artículo 67 de la Constitución al Congreso para decretar honores. ¡Los fondos saldrán del patriotismo y de las gallardías nacionales!

11

MONUMENTOS

AL GENERAL JOSÉ DE SAN MARTÍN

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Los vecinos de San Lorenzo han presentado al Congreso una solicitud pidiendo un subsidio para terminar la construcción del monumento que, por subscripción popular, han resuelto levantar al general San Martín.

Los nombres de San Martín y San Lorenzo están íntimamente ligados con laureles de gloria y tradiciones legendarias de sacrificio y heroismo. Creo que el Congreso debe contribuir á esta obra de patriotismo, acordado el subsidio que se le pide, para cuyo efecto propongo, en la misma forma que acaba de hacerlo el señor diputado Carlés, que se sancione sobre tablas el proyecto del caso que entrego al señor secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de 20.000 pesos moneda nacional en la erección de una estatua al general José de San Martín, en San Lorenzo.

Art. 2º El gasto que demande la ejecución de la presente ley se hará de rentas generales y se imputará á la misma.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Bréard—Pido la palabra.

Creo que antes de levantarse la estatua de San Martín en San Lorenzo, debe levantarse en Yapeyú, en el lugar de su nacimiento.

Sr. Crouzeilles—Debe levantarse en Yapeyú y en San Lorenzo.

Sr. Bréard—Conforme en que sea en ambos lugares.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Un miembro distinguido de la barra nos indica que hay una solicitud de los vecinos de Yapeyú pidiendo se les conceda el honor de levantar una estatua al prócer de la independencia.

—Se lee:

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de 40.000 pesos en la erección de dos estatuas al general José de San Martin, una en Yapeyú y otra en San Lorenzo.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo en esta forma.

—Se vota y resulta afirmativa.
—Los artículos 2º y 3º son de forma.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

12

DRAGADO

DEL PASO DE CHAPICUY

La comisión de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo abriendo un crédito suplementario al presupuesto del departamento de obras públicas, vigente, por la suma de pesos 78.000 oro para atender al dragado del Paso de Chapicuy; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la Comisión, julio 11 de 1908.

M. M. Padilla —Julián V. Pera. —Sabá Z. Hernández.—E. E. —Bréard. — A. Gigena.—F. Castañeda Vega.—E. Revilla.—Z. Cantón.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Amplíase el crédito acordado por el presupuesto vigente para dar cumplimiento á la ley 4170, en pesos 78.000 oro sellado para atender el dragado del Paso de Chapicuy de acuerdo con el contrato aprobado por el Poder ejecutivo de 17 de diciembre de 1907.

Art. 2º Autorízase al poder ejecutivo para invertir en la ejecución del contrato la mencionada suma de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

E. Ramos Mexía.

(Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la página 315).

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

El Poder ejecutivo ha solicitado la autorización correspondiente para invertir la suma de 78.000 pesos oro en el dragado del Paso de Chapicuy, con el objeto de habilitar el puerto de Concordia, que en las condiciones actuales no permite que los buques lleguen hasta allí en la época de bajante, á causa de las dificultades de ese Paso de Chapicuy.

El Poder ejecutivo, tratando de subsanar estas dificultades, proyectó las obras y celebró arreglos para llevarlas á cabo, con una empresa particular, en razón de no poder disponer del tren de dragado de la nación por tener todos sus elementos ocupados en trabajos igualmente necesarios.

El importe de 78.000 pesos oro se ha establecido por medio de una licitación, habiéndose aceptado la propuesta más baja.

Es de urgencia autorizar la realización del dragado del Paso de Chapicuy, porque aún habrá tiempo para llevarlo á cabo y habilitar el puerto de Concordia en la época de mayor movimiento.

—Sin observación se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

13

FERROCARRIL

ELÉCTRICO SUBTERRÁNEO

—Al darse lectura del despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley del señor diputado Mitre y en la solicitud del ferrocarril del Oeste sobre construcción de un ferrocarril eléctrico subterráneo en la capital, dice el

Sr. Meyer Pellegrini—Si la cámara va á ocuparse de este asunto, haría indicación para que se le hiciese saber eso al señor ministro de obras públicas, por si quiere tomar parte en la discusión.

Sr. Ruíz Moreno—Pido la palabra.

Como este es un asunto de importancia, que seguramente va á dar lugar á alguna discusión, y por otra parte, es muy atendible la indicación del señor diputado, de que esté presente el señor ministro de obras públicas, hago moción para que se traten los otros asuntos y se fije el día de mañana, ó del lunes próximo, para tomar en consideración éste del ferrocarril subterráneo, con asistencia del señor ministro del ramo.

Sr. Anchorena—El señor ministro, hace un momento, estaba en antesalas.

Sr. Ruíz Moreno—Sí, señor; pero la razón que tengo es que este asunto puede tomarse toda la tarde de manera que tratándolo mañana, podríamos ocuparnos de despachar todas estas órdenes del día. No se pierde nada.

Sr. Pera (C. L.)—Yo agregaré que sería más conveniente que se tratase este proyecto el lunes, porque es un asunto complicado que exige cierta preparación, documentación y demás, y entonces adhiero á la indicación del señor diputado por Córdoba, con la condición de que tratemos el lunes el asunto del ferrocarril subterráneo.

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Voy á hacer indicación de que para la sesión del lunes, si es que se resuelve tratar ese proyecto en esa sesión, se invite al señor ministro del interior.

Me parece que dada la importancia del asunto, no se puede discutir ni sancionar sin la presencia del señor ministro del interior, que representa el municipio de la Capital, para que nos traiga la palabra de la municipalidad, sobre si este ferrocarril subterráneo contraría ó no el proyecto que tiene la municipalidad para construir el ferrocarril metropolitano de la capital.

Hago indicación, pues, en ese sentido, de que para el día que se trate este asunto, se invite al señor ministro del interior.

Sr. Presidente—¿Y al señor ministro de obras públicas también?

Sr. Vocos Giménez—Sí, señor.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Encuentro, señor presidente, que este asunto ha sido demorado sin razón alguna.

La naturaleza del mismo no es de aquellas que requieren un estudio especial, ni que impidan tomarlo en consideración, sobre todo después del tiempo que ha estado pendiente de la consideración de la honorable cámara.

Entiendo que el señor ministro de obras públicas está presente.

Sr. Presidente—Se ha retirado.

Sr. Mitre—Se le podría invitar á concurrir. Indudablemente que un representante del Poder ejecutivo debe encontrarse presente en la consideración de este asunto; se le podría invitar para la sesión de hoy, y mientras llega, ocuparnos de otros asuntos.

—Apoyado.

Sr. Ruiz Moreno—Concreto la moción que acabo de hacer, en los siguientes términos: que se invite á los señores ministros del interior y de obras públicas, para la sesión del lunes, dedicando con preferencia esa sesión para tratar este asunto.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado por Córdoba.

—Se vota y resulta negativa contra 25 votos.

Sr. Mitre—Extiendo mi indicación en el sentido de que se llame también al señor ministro del interior, como ha indicado el señor diputado por Córdoba para la sesión de hoy.

Sr. Presidente—Muy bien, y entre tanto, se ocupará la cámara de los otros asuntos que ha resuelto tratar.

Se va á votar la moción del señor diputado Mitre para invitar á concurrir á las señores ministros del interior y obras públicas á la presente sesión, á fin de ocuparse, así que lleguen á este recinto, del asunto de que acaba de darse lectura, sobre el ferrocarril eléctrico subterráneo.

—Se vota y resulta afirmativa.

14

PENSIONES

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Como entre los asuntos que han despachado las comisiones se encuentran algunos sobre pensión, que no podrían tener sanción del Senado si no se despachan pronto, hago indicación para que el día de mañana empiece la sesión con el despacho de esas pensiones, que ocupará muy pocos minutos á la cámara. (*¡Muy bien!*)

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se votará si el primer asunto de la sesión próxima serán las pensiones.

—Resulta afirmativa.

15

TRANVIAS SUBTERRÁNEOS

—Al pasar al asunto relativo á la concesión de una red de tranvías subterráneos á los señores Quesada y Gallo dice el

Sr. Méndez Casariego—Este asunto se encuentra en las mismas condiciones del anterior, de manera que debe dejarse para ser tratado en su oportunidad.

Sr. Presidente — Es evidente; se seguirá con otro.

16

LÍNEAS TELEGRÁFICAS

EN SANTA FE

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado, sobre construcción de varias líneas telegráficas en la provincia de Santa Fe; y por las razones que dará su miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 18 de 1908.

Emilio Mitre.—Marcial R. Candioti.—M. Van Gelderen.—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo hará construir las líneas telegráficas siguientes:

Una de dos conductores desde la ciudad de Santa Fe hasta la estación Llambí Campbell; y otra también de dos conductores, desde el pueblo de San Justo hasta el de Reconquista, pasando por La Oriental, Calchaquí, Vera, Caraguatay, Mal Abrigo y Berna. Hará aumentar asímismo dos conductores á la línea actualmente existente entre Llambí Campbell y San Justo.

Art. 2° Autorízase al efecto el gasto de noventa y ocho mil pesos moneda nacional ($ 98.000 m/n) que se imputará por partes iguales á la leyes de presupuesto de 1909 y 1910.

Art. 3°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 25 de agosto de 1908.

D. E. Palacio.
Adolfo J. Labougle.
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Este proyecto de ley está destinado, si se vota, á llenar una necesidad sentida en el norte de la provincia de Santa Fe, llevando las comunicaciones telegráficas á una cantidad de localidades y de pueblos en estado floreciente que

se encuentran actualmente casi incomunicados porque en esas regiones no hay más líneas telegráficas que la del ferrocarril provincial de Santa Fe, que sólo sirve á las estaciones de tránsito, pero no á las colonias y pueblos, establecidos á los lados de la línea.

Se dispone la construcción de una línea de dos conductores desde la ciudad de Santa Fe hasta la estación Llambí Campbell, y otra también de dos conductores desde el pueblo de San Justo hasta Reconquista pasando por todas las localidades que se enumeran. Además se aumentarán dos conductores á la línea actual.

Su presupuesto que es de 98.000 pesos según los antecedentes oficiales de la comisión, basta para poder adquirir los materiales necesarios á la construcción de la línea.

No tengo nada más que agregar.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota el despacho y es aprobado en general y particular.

17

FERROCARRILES

CONSTRUCCIÓN DE UNA LÍNEA FÉRREA Y VARIOS RAMALES

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado, por el cual se le concede á la compañía del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, el derecho de construir una línea férrea desde el ramal de López Lecube á Villa Iris, á Guatraché y Macachín, otro desde Remecó á Perú ó Epupel, prolongación de varios ramales en la provincia de Mendoza é incorporación á la ley número 5815, de concesiones provinciales en San Juan, Mendoza y Buenos Aires; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 21 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Van Gelderen.—Manuel Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al ferrocarril Buenos Aires al Pacífico á construir y explotar por cuenta del ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste las siguientes líneas:

a) Una línea que, partiendo del ramal de López Lecube á Villa Iris, corra hacia el norte, pase por Guatraché ó sus inmediaciones y termine en el ramal de Macachín entre las estaciones Macachín y Doblas ó donde resulte más conveniente.

b) Prolongación del ramal á Remecó desde este punto, ó sus proximidades, hasta empalmar con la línea de Bahía Blanca á Toay, en las estaciones Perú ó Epupel, ó sus inmediaciones.

Art. 2°. A los 18 meses de la promulgación de esta ley, la empresa presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios y planos completos de las líneas concedidas por el artículo 1°. Los trabajos se comenzarán dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos, debiendo terminarse á los 4 años de la misma aprobación.

Art. 3°. El concesionario incurrirá en una multa de 25.000 pesos si las obras no se terminaran dentro de los plazos establecidos.

Art. 4° Autorízase al ferrocarril Buenos Aires al Pacífico á construir y explotar, por cuenta del ferrocarril Gran oeste argentino, los ramales siguientes:

a) Desde la línea principal, entre las estaciones Las Catitas y Alto Verde, formando circuito al Norte, para empalmar cerca de La Palmira ó donde resulte más conveniente.

b) Desde las inmediaciones de la estación Pedregal hasta unirse con los desvíos industriales existentes cerca de Godoy Cruz, pudiendo extender la línea de Guymallen á Las Heras.

c) Desde las inmediaciones de Barcala ó Fray Luis Beltrán, hasta unirse con el ramal de Luján de Cuyo.

d) Desde las inmediaciones del paraje denominado Tres Acequias, cruzando el río Tunuyán, al través de la zona regada al sur de dicho río, en dirección á las Catitas.

e) Línea de circuito de San Rafael, la cual, arrancando de la estación del mismo nombre, pasará por el paraje «Las Paredes», cruzará el río Diamante y se unirá con la estación Monte Comán, al sud de dicho río.

Art. 5º. La empresa presentará los planos correspondientes á tres de estos ramales dentro de 30 meses de firmado el contrato, y á los 18 meses de presentados los planos anteriores, someterá al Poder ejecutivo los correspondientes á los ramales restantes. La construcción de cada ramal se concluirá dentro de treinta meses contados desde la aprobación de sus respectivos planos.

Art. 6º Quedan salvados los casos fortuitos ó fuerza mayor, que pudieran impedir la observancia de los plazos establecidos, facultándose al Poder ejecutivo para acordar las prórrogas que considere justificadas.

Art. 7.º Quedan sujetos á las disposiciones establecidas en los artículos 8 y 9 de la ley 5315 la línea de Médanos á Patagones y Bahía Blanca con sus ramales secundarios, y la de Villa Olga á Meridiano Quinto, concedidos por el gobierno de la provincia de Buenos Aires é incorporados á la red del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, sección Bahía Blanca y Nord-Oeste, quedando la empresa autorizada para incorporar á su sistema, en las mismas condiciones, los ferrocarriles industriales de Mendoza y San Juan.

Art. 8.º Las líneas concedidas por la presente ley se sujetarán en un todo á la ley núm. 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 9.º Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4 de la ley 5315, la cantidad de pesos 25 m/n por cada kilómetro de vía.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4 de la ley núm. 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada que será transferida en el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 10. Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino en Buenos Aires, á 17 de septiembre de 1908.

D. E. PALACIO.
B. Ocampo.
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Por este proyecto del honorable senado se acuerda á la compañía del Pacífico autorización para construir diversas líneas. Una en la Pampa Central, desde el ramal de López Lecube á Villa Iris, hacia el norte, en una extensión de ciento cincuenta kilómetros, Prolongación del ramal de Remecó hasta empalmar con la línea de Bahía Blanca á Toay, en una extensión de cincuenta á sesenta kilómetros.

Además, se autoriza al ferrocarril al Pacífico á construir por cuenta del Gran oeste argentino varios ramales: uno desde la línea principal, entre las estaciones Las Catitas y Alto Verde, para empalmar cerca de La Palmira, ó en otro punto, si resultara más conveniente. Este ramal tendrá una extensión de cincuenta á sesenta kilómetros.

Otro ramal, desde las inmediaciones de la estación Pedregal, hasta unirse con los desvíos industriales que existen cerca de Godoy Cruz, en una extensión de 45 á 50 kilómetros. Otro ramal desde las inmediaciones de Barcala ó Fray Luís Beltrán, hasta unirse con el ramal de Luján á Cuyo, con una extensión de treinta á treinta y cinco kilómetros. Otro, desde las inmediaciones del paraje denominado Tres Acequias, cruzando el río Tunuyán á traves de la zona regada al sur de dicho río, en dirección á las Catitas, en una extensión de sesenta y cinco á setenta kilómetros.

Estos ramales forman parte del sistema de ferrocarriles industriales de la provincia de Mendoza y están destinados seguramente á promover y fomentar el desarrollo de la industria vinícola en aquella provincia.

Por el mismo proyecto del Senado se concede al ferrocarril al Pacífico la autorización de construir por cuenta del Gran oeste argentino un ramal con una extensión aproximada de cien kilómetros en la línea de circuito de San Rafael, que saliendo de esta estación pase por el paraje denominado Las Paredes, cruce el río Diamante y vaya hasta la estación Monte Cumán, al sur de dicho río.

Estos ramales suman una extensión aproximada de quinientos kilómetros.

Por el mismo despacho del Senado se le impone á la empresa del Pacífico que la línea de Médanos á Villarino, concesión otorgada por el Congreso á Eduardo Schoo y Cía., y adquirida por el ferrocarril al Pacífico, quede sujeta en todo á la ley general de ferrocarriles número 5315.

Si se agrega este ramal de Médanos á Villarino, con desprendimiento de Villa Olga á Meridiano V, y también se tienen en cuenta los ferrocarriles industriales de Mendoza y San Juan, cuyas líneas se prolongan en virtud de este mismo despacho, la autorización general conferida por este proyecto á la compañía del

Pacífico, comprende una extensión de 1.250 á 1.300 kilómetros.

Se trata, pues, de un asunto de positiva importancia y que puede tener, sin más explicaciones la aprobación de la honorable cámara.

En este sentido se expide la comisión.

—Se aprueba sin observación en general y particular el proyecto en discusión.

18

MOCIONES

— a —

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Hago mérito de la circunstancia de que la representación de Entre Ríos, sin excepción alguna, no ha hecho hasta ahora ninguna moción de preferencia, para pedir á la cámara que vote la moción de tratar sobre tablas un despacho de la comisión de obras públicas que se refiere al puerto de Gualeguaychú, asunto sencillo, que consta sólo de dos artículos.

—Apoyado.

— b —

Sr. Ortega—Pido la palabra.

Pido que inmediatamente de considerarse ese asunto, se trata el proyecto que ha vuelto del Senado con algunas pequeñas modificaciones, referente á subsidios para hospitales en tres ó cuatro provincias.

Pediría también á la honorable cámara que acepte esta indicación.

Sr. Presidente—Se van á votar estas mociones.

Primero, la moción del señor diputado Méndez Casariego, para que se trate inmediatamente el proyecto referente al puerto de Gualeguaychú.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado Ortega, para que se trate el proyecto en revisión sobre subsidios á varios hospitales de San Luís, Córdoba, San Juan y otras provincias.

—Se aprueba esta moción.

— c —

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

En la página 447, bajo el número 230, la comisión de obras pública ha despachado un proyecto presentado por mí sobre construcción de un ramal de ferrocarril de Alurralde hasta San Pedro de Colalao.

Consta simplemente de dos artículos.

Suplicaría á la cámara quiera tener la deferencia de tratarlo en seguida de los otros asuntos.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

— d —

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Por si hubiera tiempo, mientras vienen los ministros, pediría se tratara el proyecto presentado por mí sobre edificación escolar, despachado por la comisión de instrucción pública.

Si vienen los señores ministros, se postergará este asunto y se podría tratar inmediatamente después de los otros—página 703.

—Se aprueba esta moción.

19

FERROCARRIL

DE BUENOS AIRES Á PUERTO MILITAR

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley, pasado en revisión por el honorable Senado, concediendo al señor Miguel Mahón el derecho de construir y explotar una línea férrea entre Buenos Aires y el Puerto Militar, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en la forma del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese al señor Miguel Mahón el derecho de construir y explotar una línea férrea entre Buenos Aires y el puerto

Militar pasando por Lobos, Rocha y Pringles; y tres ramales: uno al Puerto de La Plata; otro que arrancando de Roca llegue á Rufino, pasando por Pirovano, Pehuajó, Timote y Halsey; y otro ramal de Pringles á Catriló, pasando por La Colina y Salliqueló

La línea podrá entrar á la ciudad de Buenos Aires por el lado que resulte más conveniente hasta empalmar con las vías neutrales del puerto de la Capital, según los estudios que al efecto la empresa deberá presentar á la aprobación del Poder ejecutivo.

Art. 2º La línea será de trocha de un metro seiscientos setenta y seis milímetros.

Art. 3º A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo, los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá quedar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los cinco años de iniciados los trabajos.

Art. 4º El concesionario incurrirá en una multa de setenta mil pesos moneda nacional si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido

Art. 5º El trazado de estas líneas deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6º Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 7º Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4º de la ley número 5315, la cantidad de pesos veinticinco por cada kilómetro de vía. Si el depósito no se efectuara dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito, á que se refiere el artículo 4º de la ley número 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida en el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 8º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre de 1908.

Emilio Mitre. — M. Carlés. — M. Van Gelderen. — Marcial R. Candioti.

Sr. Presidente — Esta en discusión.

Sr. Carlés (M.) — Pido la palabra.

Años anteriores se presentó la solicitud de este ferrocarril que arrancando de Buenos Aires y terminando en el Puerto Militar, debía pasar por Lobos, Rocha y Pringles, con varios ramales, correspondiendo uno al puerto de La Plata; otro que arrancando de Rocha llega á Rufino, pasando por Pirovano, Pehuajó, Timote, y Halsey, y otro de Pringles á Catriló, pasando por La Colina y Salliqueló.

Fué detenido este proyecto en la forma en que primitivamente se presentó, pues que la cámara quiso encuadrarlo dentro de la ley general, así es que sancionada la tan repetida ley 5315, el Senado lo tomó en cuenta y lo despachó favorablemente. La comisión de obras públicas de la Cámara de diputados, considerando á este proyecto muy de acuerdo con la ley general, aconseja su sanción, en la misma forma en que lo ha aprobado el Senado.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

Sr. Presidente — Queda sancionado.

20

MOCIONES

— a —

Sr. Mitre — Pido la palabra.

Hago moción de preferencia en el orden que le corresponda, para un despacho de la comisión de obras públicas referente á obras de saneamiento en la ciudad del Paraná.

—Apoyada esta mocion, se vota y resulta afirmativa.

— b —

Sr. Cantón (E.) — Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que se trate con preferencia é inmediatamente el asunto más simpático que habrá tratado el honorable Congreso en las presentes sesiones: el de la federación universitaria, para dotar á los estudiantes pobres de una casa adecuada. *(Aplausos en la barra).*

—Apoyado.

Pacífico, comprende una extensión de 1.250 á 1.300 kilómetros.

Se trata, pues, de un asunto de positiva importancia y que puede tener, sin más explicaciones la aprobación de la honorable cámara.

En este sentido se expide la comisión.

—Se aprueba sin observación en general y particular el proyecto en discusión.

18

MOCIONES

— a —

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Hago mérito de la circunstancia de que la representación de Entre Ríos, sin excepción alguna, no ha hecho hasta ahora ninguna moción de preferencia, para pedir á la cámara que vote la moción de tratar sobre tablas un despacho de la comisión de obras públicas que se refiere al puerto de Gualeguaychú, asunto sencillo, que consta sólo de dos artículos.

—Apoyado.

— b —

Sr. Ortega—Pido la palabra.

Pido que inmediatamente de considerarse ese asunto, se trata el proyecto que ha vuelto del Senado con algunas pequeñas modificaciones, referente á subsidios para hospitales en tres ó cuatro provincias.

Pediría también á la honorable cámara que acepte esta indicación.

Sr. Presidente—Se van á votar estas mociones.

Primero, la moción del señor diputado Méndez Casariego, para que se trate inmediatamente el proyecto referente al puerto de Gualeguaychú.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado Ortega, para que se trate el proyecto en revisión sobre subsidios á varios hospitales de San Luís, Córdoba, San Juan y otras provincias.

—Se aprueba esta moción.

— c —

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

En la página 447, bajo el número 230, la comisión de obras pública ha despachado un proyecto presentado por mí sobre construcción de un ramal de ferrocarril de Alurralde hasta San Pedro de Colalao.

Consta simplemente de dos artículos.

Suplicaría á la cámara quiera tener la deferencia de tratarlo en seguida de los otros asuntos.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

— d —

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Por si hubiera tiempo, mientras vienen los ministros, pediría se tratara el proyecto presentado por mí sobre edificación escolar, despachado por la comisión de instrucción pública.

Si vienen los señores ministros, se postergará este asunto y se podría tratar inmediatamente después de los otros—página 703.

—Se aprueba esta moción.

19

FERROCARRIL

DE BUENOS AIRES Á PUERTO MILITAR

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley, pasado en revisión por el honorable Senado, concediendo al señor Miguel Mahón el derecho de construir y explotar una línea férrea entre Buenos Aires y el Puerto Militar; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en la forma del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese al señor Miguel Mahón el derecho de construir y explotar una línea férrea entre Buenos Aires y el puerto

Militar pasando por Lobos, Rocha y Pringles; y tres ramales: uno al Puerto de La Plata; otro que arrancando de Roca llegue á Rufino, pasando por Pirovano, Pehuajó, Timote y Halsey; y otro ramal de Pringles á Catriló, pasando por La Colina y Salliqueló

La línea podrá entrar á la ciudad de Buenos Aires por el lado que resulte más conveniente hasta empalmar con las vías neutrales del puerto de la Capital, según los estudios que al efecto la empresa deberá presentar á la aprobación del Poder ejecutivo.

Art. 2º La línea será de trocha de un metro seiscientos setenta y seis milímetros.

Art. 3º A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo, los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá quedar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los cinco años de iniciados los trabajos.

Art. 4º El concesionario incurrirá en una multa de setenta mil pesos moneda nacional si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido

Art. 5º El trazado de estas líneas deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6º Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 7º Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4º de la ley número 5315, la cantidad de pesos veinticinco por cada kilómetro de vía. Si el depósito no se efectuara dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito, á que se refiere el artículo 4º de la ley número 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida en el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 8º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre de 1908.

Emilio Mitre.—M. Carlés.—M. Van Gelderen.—Marcial R. Candioti.

Sr. Presidente—Esta en discusión.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Años anteriores se presentó la solicitud de este ferrocarril que arrancando de Buenos Aires y terminando en el Puerto Militar, debía pasar por Lobos, Rocha y Pringles, con varios ramales, correspondiendo uno al puerto de La Plata; otro que arrancando de Rocha llega á Rufino, pasando por Pirovano, Pehuajó, Timote, y Halsey, y otro de Pringles á Catriló, pasando por La Colina y Salliqueló.

Fué detenido este proyecto en la forma en que primitivamente se presentó, pues que la cámara quiso encuadrarlo dentro de la ley general, así es que sancionada la tan repetida ley 5315, el Senado lo tomó en cuenta y lo despachó favorablemente. La comisión de obras públicas de la Cámara de diputados, considerando á este proyecto muy de acuerdo con la ley general, aconseja su sanción, en la misma forma en que lo ha aprobado el Senado.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

20

MOCIONES

— a —

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Hago moción de preferencia en el orden que le corresponda, para un despacho de la comisión de obras públicas referente á obras de saneamiento en la ciudad del Paraná.

—Apoyada esta mocion, se vota y resulta afirmativa.

— b —

Sr. Cantón (E.)—Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que se trate con preferencia é inmediatamente el asunto más simpático que habrá tratado el honorable Congreso en las presentes sesiones: el de la federación universitaria, para dotar á los estudiantes pobres de una casa adecuada. *(Aplausos en la barra).*

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se votará esta moción tan simpáticamente recibida.

—Resulta afirmativa. (*Aplausos en la barra*).

21

FERROCARRIL

DE LA ENSENADA Á CHACABUCO

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado, concediendo al señor Luis Facci Negratti el derecho de construir y explotar un ferrocarril que partiendo de la Ensenada termine en Chacabuco, provincia de Buenos Aires, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en la forma del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese al señor Luis Facci Negratti el derecho de construír y explotar una línea férrea que partiendo de la Ensenada, termine en Chacabuco provincia de Buenos Aires, pasando por La Plata, San Vicente, Las Heras y Chivilcoy.

Art. 2° La línea será de trocha de un metro seiscientos setenta y seis milímetros.

Art. 3° A los doce meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los dos años de iniciados los trabajos.

Art. 4° Esta concesión se sujetará en un todo á la ley núm. 5315 reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 5° El concesionario incurrirá en una multa de 15.000 pesos moneda nacional si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 6° El trazado de esta linea deberá proyectarse de manera que no afecte las de concesiones anteriores.

Art. 7° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4°, de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía. Si el depósito no se efectuase dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4° de la ley número 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perdera la suma depositada, que sera transferida en el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación

Art. 8° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 19 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Van Gelderen.—Manuel Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concèdese á don Luis Facci Negratti el derecho de construir y explotar un ferrocarril que partiendo de la Ensenada termine en Chacabuco, provincia de Buenos Aires, pasando por La Plata, San Vicente, Las Heras y Chivilcoy.

Art. 2° La línea será de trocha de 1 metro 676 milímetros.

El tren rodante, el peso de los rieles y accesorios y los demás materiales que se empleen en la construcción de esta línea se especificarán en el pliego de condiciones que deberá ser sometido á la aprobación del Poder ejecutivo.

Art. 3° Dentro del plazo de seis meses, contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario firmará el contrato respectivo; á los doce meses de la misma promulgación presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos, á los ocho meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de 50 kilómetros de vía principal y toda la linea deberá quedar completamente terminada á los dos años de comenzados los trabajos.

Art. 4.° Antes de firmar el contrato el concesionario depositará en el Banco de la nación argentina la suma de pesos 50.000 curso legal, en efectivo ó en títulos nacionales de renta, en garantía del cumplimiento de la presente concesión los cuales serán devueltos cuando se haya abierto al servicio público una extensión no menor de cien kilómetros de vía principal, previa deducción de las multas en que se hubiese incurrido.

Art. 5.° Si el concesionario no firmase el contrato, no presentase los estudios completos, no diese principio á las obras ó no terminase los primeros cincuenta kilómetros de vía principal dentro de los plazos establecidos la concesión quedará caduca salvo caso de fuerza mayor, declarado por el Poder ejecutivo, con pérdida del depósito de garantía.

Art. 6.° Por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos la empresa abonará una multa de cinco mil pesos curso legal, que deberá depositar mensualmente en el Banco de la nación, á la orden del ministerio de obras públicas. Si la empresa llegase á adeudar más de dos meses de multa, la concesión quedará caduca en su parte no construída.

Art. 7.° Declárase de utilidad pública la ocupación de los terrenos necesarios para las vías, estaciones, talleres, galpones de carga, casas de camineros, calles de acceso y circunvalación de las estaciones y demás obras autorizadas por la presente ley, de acuerdo con los planos que apruebe el Poder ejecutivo, quedando el concesionario autorizado para gestionar su expropiación con arreglo á la ley general de la materia.

Art. 8.° Los materiales destinados á la construcción de esta línea, que la industria nacional no produzca, podrán ser introducidos libres de derechos. Durante el término de veinte años la línea no podrá ser gravada con impuestos nacionales.

Art. 9.° Las tarifas de pasajeros y de carga serán fijadas por el Poder ejecutivo cuando el producto bruto de la línea exceda del 17 por ciento del capital reconocido por el Poder ejecutivo. A este efecto el capital será fijado por el Poder ejecutivo al abrirse la línea al servicio público, conforme con su costo efectivo y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo.

Art. 10. En los transportes de personas ó materiales que viajen ó se conduzcan por cuenta del gobierno, se hará la rebaja del 50 por ciento en las tarifas ordinarias, así como también en el uso de la línea telegráfica. Los aparatos y materiales de la línea telegráfica y sus tarifas para el uso del público, serán las mismas del telégrafo nacional.

Art. 11. La empresa estará obligada gratuitamente:

a) A transportar en departamentos especiales las valijas de la correspondencia y los empleados que la conduzcan. Si las necesidades del servicio lo exigieran, á juicio del Poder ejecutivo, la empresa estará obligada á colocar en todos los trenes correos un coche especial, destinado exclusivamente al transporte de la correspondencia, el cual deberá llenar las condiciones necesarias para su clasificación.

b) A permitir la construcción de líneas telegráficas del estado á lo largo de la vía en su propio terreno;

c) A tender paralelo á su línea y en toda su extensión, un hilo telegráfico que será entregado al gobierno para su explotación, quedando la empresa encargada de su conservación, sin cargo alguno para el estado.

d) A destinar un local especial en las estaciones principales para el servicio de correos y telégrafos.

e) A permitir el empalme del telégrafo nacional con su línea.

Art. 12. En cualquier tiempo el Poder ejecutivo podrá ordenar á la empresa transforme en movibles, sin indemnización alguna, los puentes sobre ríos y canales que sean declarados navegables.

Art. 13. Los estudios definitivos y los trabajos de construcción serán inspeccionados por el ministerio de obras públicas, siendo de cuenta de la empresa concionaria los gastos que ocasione la inspección.

Art. 14. Tanto la construcción como la explotación de estas líneas estará sujeta á la ley general de ferrocarriles y los reglamentos de policía é inspección dictados ó que se dictaren. El domicilio legal de la empresa será la capital de la república.

Art. 15. La nación se reserva el derecho de expropiar las obras en cualquier tiempo por su valor fijado por árbitros más un veinte por ciento.

Art. 16. Esta concesión no podrá ser transferida á otra empresa nueva ó existente en el país, ni tampoco ser refundida la administración del ferrocarril con la de otra empresa, ni arrendada, sin previa autorización del Poder ejecutivo.

Art. 17. La empresa podrá construir pequeños ramales no mayores de veinte kilómetros para ligar establecimientos industriales ó rurales, previa aprobación de sus planos por el Poder ejecutivo.

Art. 18 Comuníquese al Poder ejecutivo.

D. E. PALACIO
B. Ocampo
Secretario

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

En iguales condiciones á las diversas concesiones decretadas por la honorable cámara se encuentra esta empresa que solicita el derecho de construir y explotar una línea férrea; que partiendo de la Ensenada, termine en Chacabuco, provincia de Buenos Aires, pasando por La Plata, San Vicente, Las Heras y Chivilcoy.

Encontrándose en todas sus partes de acuerdo con la ley 5315, la comisión aconseja á la cámara homologar la con-

cesión hecha por el honorable Senado en uno de los días anteriores.

—Sin observación se aprueba en general y particular el asunto en discusión.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

22

FERROCARRIL DEL OESTE

PROLONGACIÓN DE DOS LÍNEAS

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado, sobre la prolongación de las líneas acordadas por las leyes números 5540 y 5566, y por las razones que dará su miembro informante, os aconseja su sanción,

Sala de la comisión, septiembre 23 de 1908.

Emilio Mitre.—Marcial R. Candioti.—M. Carlés.—M. Van Gelderen.

Buenos Aires, septiembre 19 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Tengo el honor de pasar á la revisión de esa honorable cámara el adjunto proyecto de ley referente á la prolongación de las líneas acordadas por las leyes números 5540 y 5566; el que ha sido aprobado por la que preside en sesión de la fecha.

Dios guarde al señor presidente.

José E. Uriburu.
B. Ocampo,
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase á la empresa del ferrocarril del Oeste de Buenos Aires, limitada, para prolongar sus líneas con el siguiente recorrido:

a) Prolongar la línea autorizada por la ley número 5540 hasta el pueblo Anchorena, noventa kilómetros más ó menos, y de este punto unos ciento veinte kilómetros (120 ks.) en dirección al oeste aproximadamente, terminando así como veinte kilómetros al oeste del río Salado.

b) Prolongar la línea autorizada por la ley número 5566 en una longitud de cien kilómetros (100 ks.) aproximadamente hasta las inmediaciones del río Atuel y su intercepción con el paralelo 35.

Art. 2º Los plazos para la presentación de los estudios definitivos y principio y terminación de las líneas, así como las multas en que incurriera la empresa, serán los mismos que los establecidos para las leyes números 5540 y 5566 y se contarán desde la fecha en que respectivamente se hubiesen terminado las líneas autorizadas por estas leyes.

Art. 3º Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 19 de septiembre de 1908.

José E. Uriburu.
B. Ocampo,
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

En iguales condiciones de las concesiones anteriormente sancionadas, se encuentra la que acaba de leer el señor secretario.

Creo hacer una distinción á la cámara, abreviando este informe con la referencia que hago á todo lo que he dicho antes, y manifestando que los ramales que se acaban de leer se encuentran enteramente de acuerdo con la ley número 5315.

—Se aprueba en general y particular el despacho en discusión.

23

CASA DE ESTUDIANTES

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Escobar, acordando á la federación universitaria la suma de pesos 100.000 para la construcción del edificio que levantará en la Capital federal, destinado á «Casa de estudiantes»; y, por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 24 de 1908.

A. Carbó.—Lucas Ayarragaray. J. M. Alvarez.—Ponciano Vivanco.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la federación universitaria, la suma de cien mil pesos ($ 100 000 m/n. c/l.) para la construcción del edificio que levantará en la capital de la República, destinado á «Casa de estudiantes».

Art. 2° Este gasto se atenderá de rentas generales, con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

Septiembre 16 de 1908.

A. C. Escobar.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

Voy á decir muy pocas para fundar este despacho de la comisión de instrucción pública, porque los fines que se proponen los estudiantes, al querer tener una casa que los reuna, fueron expuestos extensamente y con toda claridad por el señor diputado Escobar al presentar este proyecto.

Además, los mismos estudiantes, confiando en un éxito que en ningún caso podría ser dudoso, se han anticipado á distribuir entre todos los señores diputados un folleto donde exponen el origen de la idea, los móviles que tienen al proyectar esta obra y los fines que realizarán, una vez que se lleve á cabo. Me bastará, únicamente, agregar á estos antecedentes, que el propósito principal es reunir, en una gran federación, todos los centros de estudiantes que existen en los diversos puntos de la república, con fines de compañerismo y con fines educacionales. Así, por ejemplo, esa casa tendrá una imprenta propia, para que haga todas las publicaciones referentes á los intereses de los socios, tendrá una biblioteca, tendrá también salones de billar y de esgrima, restaurant, sala de música, baños, etc. Como se ve, pues, son fines nobles, que vienen á coadyuvar en su conjunto al mejor desenvolvimiento de la clase estudiantil.

Y como conclusión de este informe, voy á limitarme á citar el último de los versos que contiene el terceto de Fursy, que, presentando la misma idea en Francia, contribuyó á su éxito con esa composición poética y que dice: que todo eso valdría mucho más que ir al café.

Los estudiantes argentinos persiguen fines idénticos; y me parece que dada la clase de personas que hacen el pedido, simpáticos, hasta cuando se hacen los sostenedores y propagandistas de ideas que pueden ser criticadas, siempre la sinceridad y la pasión misma que ponen en todas sus cosas, hace que un asunto que interesa á los estudiantes, interese también al país entero y como consecuencia lógica, á la Cámara de diputados, que lo representa.

Estas son las razones que la comisión ha tenido para aconsejar, por unanimidad de sus miembros, la sanción del proyecto que vota 100.000 pesos para que los estudiantes tengan una casa propia.

He dicho. *(Aplausos en la barra).*

—Se aprueba en general el proyecto leído.

—En discusión en particular el artículo 1°.

Sr. Meyer Pellegrini—Pido la palabra.

He acompañado con todo entusiasmo á la comisión en la votación en general de este proyecto, porque creo realmente que viene á llenar una necesidad sentida en la capital, que congrega á los estudiantes venidos de todas las provincias y que necesitan un centro de reunión donde cultivar y estrechar las relaciones y las amistades que se hacen en las aulas.

Llegado el artículo 1.°, é interesado verdaderamente en que este proyecto se convierta en una realidad, he considerado que una modificación á la forma en que está concebido podría contribuir muy eficazmente á que este hermoso pensamiento se realice en el menor plazo posible.

Para construir esa casa es necesario, no sólo la construcción misma, sino el terreno apropiado, terreno de que fácilmente podría disponer el Poder ejecutivo nacional entre los numerosos que posee en la Capital.

Por otra parte, el Poder ejecutivo tiene sus oficinas técnicas, que podrían asesorarlo en la construcción de esta casa y hacerles los planos y la vigilancia de la obra con el menor gasto posible.

Como las oficinas superiores del mi-

nisterio de obras públicas pueden, en muy breve plazo, confeccionar los planos, elegir el terreno y construir la obra; y por otra parte, para darle una dirección firme y definitiva para no dejar ese edificio expuesto á los cambios ó á las modificaciones que sufren frecuentemente las sociedades de estudiantes, que cambian continuamente de miembros, puesto que los estudiantes de hoy son los profesionales de mañana; y para evitar que se repitan experiencias del pasado, en que asociaciones de las cuales todos todos los de mi generación hemos formado parte con entusiasmo han desaparecido con gran pesar nuestro, pocos momentos después de haber llegado á su mayor altura, yo propondría, en substitución del artículo primero otro, que dijera:

«Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de 100.000 pesos en la construcción de un edificio, en la capital de la república, destinado á casa de estudiantes. Este inmueble será concedido en uso por el Poder ejecutivo á la «Federación de estudiantes», la que deberá recabar el reconocimiento de la personería jurídica».

De esta manera el hermoso pensamiento que informa el proyecto, estará bajo la protección del Poder ejecutivo y podremos confiar en que en el más breve plazo posible él se convertirá en realidad.

Para el caso de que la comisión no aceptase esta forma de redacción del artículo, pido que se ponga á votación si fuera rechazado el despacho de la comisión.

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

La comisión ha despachado el proyecto, tal como fué presentado, porque de los antecedentes recogidos, resultó que la Federación de estudiantes, tenía ya la personería jurídica concedida por el Poder ejecutivo...

Sr. Meyer Pellegrini—Podría suprimirse entonces la última parte del artículo.

Sr. Vivanco—... y que ha conseguido ya el terreno donde se ha de levantar la casa. De manera que los principales motivos que invoca el señor diputado los han hecho ya desaparecer los estudiantes.

La misma observación se formuló en el seno de la comisión y fué satisfactoriamente contestada.

Además, la forma que propone el señor diputado, implica un cierto carácter de oficialización, y me parece que, tratándose de una iniciativa espontánea de los estudiantes, que quieren hacer una casa para ellos con el régimen y los fines que ellos mismos se han propuesto, es mejor hacerles la concesión que solicitan, dándoles la más amplia libertad para desenvolverse como mejor lo entiendan.

Por estos motivos, señor presidente, la comisión mantiene su despacho. *(Aplausos en la barra.)*

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo primero del despacho de la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.

—El artículo 2° es de forma.

Sr. Presidente—Queda sancionado *(Aplausos en la barra.)*

24

INAUGURACIÓN

DE LA ESCUELA NORMAL DEL AZUL

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la sociedad de fomento de fiestas de la escuela normal del Azul la suma de seis mil pesos moneda nacional ($ 6.000) para los gastos que demanden las fiestas de inauguración de la escuela normal que se efectuará el 14 de noviembre próximo.

Art. 2° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

Enrique Revilla.—Juan Carlos Crouseilles.—Félix Rivas.—Antonio Santamarina.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Revilla—Pido la palabra.

Seré sintético de acuerdo con la exigencia del actual momento parlamentario.

La ciudad del Azul ha resuelto celebrar grandes fiestas, á las que serán invitadas las autoridades nacionales y provinciales, para inaugurar su escuela normal, en el mes de noviembre próximo, lo cual elevará el ya avanzado exponente de su intelectualidad.

El pueblo dol Azul es muy meritorio por los largos servicios prestados al país, pues desde el año 1839 hasta 1876 ha sido el centinela avanzado de la civilización en el lejano sud, habiendo siempre prestado su concurso á las tropas nacionales que guarnecieron la frontera en ese largo período.

Quiere decir que después de haber sido la primera en la guerra, quiere ser la primera en la paz. Nada más justo que estimular sus legítimos y generosos anhelos, votando este subsidio, que sin mayor digresión entrego á la discreta sanción de la honorable cámara.

Nada más.

—Sin observación se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

25

DRAGADO

DEL RIACHO GUALEGUAYCHÚ

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados sobre dragado y obras de defensa en el riacho Gualeguaychú; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre de 1908.

M. Carlés. — Emilio Mitre.— M. Van Gelderen.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo para invertir la suma de 970.000 pesos moneda nacional, en la ejecución de las obras necesarias de la defensa de la boca del riacho de Gualeguaychú y del dragado del mismo, hasta darle la profundidad mínima de 2.75 metros (9 pies) con relación al cero de la escala local y de acuerdo con los estudios aprobados por el ministerio de obras públicas de la nación.

Art 2° Se invertirán en el corriente año, 150.000 pesos moneda nacional, imputándolos á la presente ley, debiendo incluirse en las leyes generales de presupuesto para los años de 1909 y de 1910, las cantidades de 500.000 y de 320.000 pesos respectivamente.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

J. M. Soloá.—A. Carbó.—Leonidas Zavalla.— Cosiano Calderón.—Sabá Z. Hernández.—A. Méndez Casariego.—Carmelo F. Crespo.—Juan González Calderón.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Por este proyecto de ley, señor presidente, se manda ejecutar obras que ya están estudiadas, en el riacho Gualeguaychú, para poderle dar el calado suficiente, con el objeto de facilitar en él la navegación del cabotaje.

El ministerio de obras públicas, como he dicho, tiene hechos los estudios necesarios, y cree que con la cantidad que se asigna en este proyecto de ley, puede perfectamente bien llevar á cabo la obra. En ella, como informa el artículo 2°, se invertirán 150.000 pesos la primera vez, del presupuesto de este año, y el resto, de los de 1909 y 1910.

Tratándose de una obra que va á beneficiar á aquella parte de la provincia de Entre Ríos, y dado el espíritu de todos los poderes públicos de fomentar la navegación de cabotaje, creo que la honorable cámara hará bien en prestar su sanción á este despacho de la comisión de obras públicas.

He dicho.

—Se aprueba el proyecto en general y particular.

26

MOCIÓN

SUBSIDIOS Á HOSPITALES

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra, Como la moción formulada por el señor diputado Ortega se refiere á hospitales, y ha venido un proyecto del Senado, que ya ha despachado la comisión, relativo á un subsidio para la Casa de aislamiento y maternidad de Santa Fe, proyecto en el cual se han introducido pequeñas modificaciones, pido que se trate inmediatamente.

—Se aprueba esta moción.

27

FERROCARRIL

DE ALURRALDE Á SAN PEDRO DE COLALAO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Van Gelderen, sobre construcción de un ramal del ferrocarril Central Norte que arrancando de la estación Alurralde llegue hasta San Pedro de Colalao; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la Comisión, septiembre 7 de 1908.

Emilio Mitre.—J. Barraquero.—M. Van Gelderen.—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° El Poder ejecutivo mandará construir un ramal del ferrocarril Central Norte que, arrancando desde la estación Alurralde, llegue hasta San Pedro de Colalao.

Art. 2.° Los gastos que demande la presente ley se imputarán á rentas generales.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

M. Van Gelderen.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

En conformidad con la ley 5067 el Poder ejecutivo mandó practicar los estudios de algunos ramales del ferrocarril Central Norte, línea principal. Este de que se trata tiene aproximadamente treinta kilómetros, y sus estudios, como digo, están hechos.

La comisión de obras públicas, requirió informes de la dirección de vías de comunicación, los que han sido favorables. Con este ramal se beneficiaría aquella parte de la provincia de Tucumán que está comprendida entre la estación Alurralde (hoy Benjamín Paz) San Pedro de Colalao y el río Acequión.

La comisión aconseja á la honorable cámara le preste su sanción por tratarse de un ramal pequeño, que va á satisfacer verdaderas necesidades.

Sr. Presidente—Se votará el despacho de la comisión.

—Se aprueba en general y en particular.

28

SUBSIDIOS

Á VARIOS ASILOS Y HOSPITALES

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado las modificaciones introducidas por el honorable Senado al proyecto de ley que le fué pasado en revisión, acordando un subsidio para la mejora y ampliación de los hospitales Rawson y San Roque, de San Juan; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su aceptación.

Sala de la comisión, septiembre de 1908.

Leonidas Zavalla. — J. Castañeda Vega.—E. Cornejo.

SANCIÓN DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS.

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Asígnase á los hospitales Rawson y San Roque, de la ciudad de San Juan, la suma de ciento cincuenta mil pesos, por mitad á cada uno, para mejorar y ampliar sus servicios y sus instalaciones.

Art. 2.° Cúbrase esta asignación con rentas generales é impútese á la presente ley.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones de la Cámara de diputados, á siete de septiembre de 1908.

E. CANTÓN.
Juan Ovando,
Secretario.

SANCIÓN DEL SENADO

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para contribuir con la suma de 75.000 pesos á los gastos que demande la mejora y ampliación de las instalaciones de cada uno de los hospitales Rawson y San Roque, de San Juan, y acuérdase 25.000 pesos al hospital San Roque, de Jujuy; 15.000 pesos á cada uno

de los hospitales de las sociedades de beneficencia de las ciudades de San Luís y Villa Mercedes (San Luís); 30.000 pesos al hospital de la sociedad de Beneficencia de Goya (Corrientes); y 30.000 pesos al hospital de la ciudad de Río Cuarto (Córdoba).

Art. 2.° Los gastos autorizados por el artículo anterior se pagarán de rentas generales y se imputarán á la presente ley.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 23 de septiembre de 1908.

José E. Uriburu.
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

—Se aceptan las modificaciones introducidas por el Senado.

29

SUBSIDIOS

MATERNIDAD, CASA DE AISLAMIENTO Y ASILOS Y HOSPITALES

Sr. Pera (J. V.)—Corresponde tratar el asunto sobre el cual acabo de hacer moción: casa de aislamiento y hospital de caridad del Rosario.

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de presupuesto ha estudiado las modificaciones introducidas por el honorable Senado al proyecto de ley acordando á la municipalidad del Rosario la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 150.000); y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su aceptación.

Sala de la comisión, septiembre 24 de 1908.

Miguel M. Padilla—Julián V. Pera—F. Castañeda Vega—Sabá Z. Hernández—Z. Cantón—Aureliano Gigena—Enrique Revilla.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación:

El honorable Senado en sesión de la fecha, ha considerado el proyecto de ley en revisión, acordando á la municipalidad del Rosario de Santa Fe la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional, y ha tenido á bien aprobarlo modificando el artículo 1° en la siguiente forma:

«Artículo 1° Acuérdase á la municipalidad del Rosario de Santa Fe la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional (pesos 150.000) con destino por partes iguales, para la maternidad, casa de aislamiento, y el hospital de caridad del Rosario (administrado por la sociedad de beneficencia) de esa ciudad y veinticinco mil (25.000) pesos moneda nacional á la sociedad de beneficencia de Belén (Catamarca) para el hospital, y cuarenta mil (40.000) pesos moneda nacional á la sociedad de beneficencia de Catamarca para el hospital de la ciudad; cuarenta mil (40.000) pesos moneda nacional para el hospital de Salta; diez mil (10.000) pesos moneda nacional para el hospital de La Rioja, y diez mil (10.000) pesos moneda nacional para el hospital de Chilecito.»

Dios guarde al señor presidente,

José E. Uriburu
Adolfo J. Labougle
Secretario

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la municipalidad del Rosario de Santa Fe la suma de ciento cincuenta mil pesos moneda nacional (pesos 150.000 m/n) con destino por partes iguales, para la maternidad, casa de aislamiento y el hospital de caridad del Rosario (administrado por la sociedad de beneficencia) de esa ciudad.

Art. 2° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á esta ley.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 3 de agosto de 1908.

Miguel M. Padilla
Alejandro Sorondo,
Secretario.

—Se aceptan las modificaciones introducidas por el Senado.

30

MOCIÓN

TEORÍA DEL TIRO

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

No es sin violencia que me atrevo á hacer una moción, pues lamento mucho hacer perder tiempo á la honorable cá-

mara. Pero es tal la justicia de la indicación que voy á formular, que no vacilo en quebrantar el propósito que tenía de antiguo.

Hago moción para que se trate el dictamen de la comisión de instrucción pública que se encuentra consignado en la página 240 de la orden del día, referente á la subscripción al libro del sargento mayor Cané sobre «Teoría del tiro».

—Apoyada la moción antecedente, se vota y es aprobada.

31

COMUNICACIÓN AL SENADO

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Sospechando que la cámara pueda quedarse sin quorum, hago moción para que se autorice á la presidencia á comunicar todos los asuntos sancionados.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento general, así se hará.

32

FERROCARRIL

ELÉCTRICO SUBTERRÁNEO

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Entiendo que es un deber de cortesía de la cámara, ya que se ha mandado llamar al señor ministro de obras públicar para entrar á considerar el asunto de los subterráneos, invitarle á que pase al recinto para tratar el punto.

Sr. Presidente—La presidencia, en vista de no haber concurrido más que el señor ministro de obras públicas, y de haber resuelto la cámara invitar al del interior también, ha resuelto continuar con otros asuntos.

Sr. Vocos Giménez—En vista de que el señor ministro del interior no ha concurrido—tal vez no habrá podido—y considerando indispensable su presencia, hago indicación para que se postergue la consideración de este asunto hasta el lunes próximo.

—Apoyado.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Me parece que debe cumplirse lo resuelto por la cámara é invitar á pasar al recinto al señor ministro de obras públicas. Este, al fin y al cabo, es un representante genuino del Poder ejecutivo, y lo que el señor ministro del interior pudiera decirnos verbalmente, aquí presente, puede trasmitirlo el señor ministro de obras públicas.

Haría moción en el sentido de que se cumpla lo resuelto por la cámara.

Sr. Presidente — Muy bien. Habiendo asentimiento general, así se hará.

Sr. Drago—Pido la palabra.

Siendo abogado de la empresa del tranvía «La Capital» que tiene pendiente en la municipalidad una solicitud de subterráneo, pido á la honorable cámara permiso para retirarme.

Sr. Presidente—Puede retirarse el señor diputado.

Sr. Meyer Pellegrini — Permiso que pido se haga extensivo á mí, señor presidente.

Sr. Presidente—Con tal que no sigan el ejemplo sus distinguidos colegas, no hay inconveniente.

—Se retiran del recinto los señores diputados Drago y Meyer Pellegrini.

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Para pedir á la presidencia se digne manifestar si ha recibido alguna contestación de la invitación hecha al señor ministro del interior para concurrir á esta sesión.

Entiendo que es indiscutible el derecho que tiene un diputado para pedir la presencia de uno de los ministros, representante de la municipalidad en este caso.

Es un asunto de la mayor importancia el que vamos á discutir, y me parece que no puede tratarse sin la presencia del señor ministro del interior.

Si el señor ministro del interior tuviera algún inconveniente, me parece indispensable postergar este asunto siquiera hasta el día de mañana.

Sr. Presidente—Como la hora á que se le comunicó al señor ministro del interior la invitación de la cámara era algo avanzada, no se encontraba en su despacho, de manera que no ha sido posible traer una contestación.

Sr. Vocos Giménez—Es una razón más. El señor ministro no ha podido tener conocimiento de la invitación, y por consiguiente, no ha podido darse por invitado á concurrir.

Yo insisto en que se vote la moción que hago, de que se invite al señor ministro para la sesión de mañana, ya que se considera demasiado esperar hasta el lunes.

Sr. Presidente—No puede votarse, porque hemos quedado sin número.

—Ocupa su banca en el recinto el señor ministro de obras públicas, don Ezequiel Ramos Mexía.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

Para decir que el señor ministro del interior se había retirado ya de la casa de gobierno cuando fué recibido el aviso de la honorable cámara; pero debo manifestar también que basta, me parece, que un ministro del Poder ejecutivo se presente, para que exponga la opinión del Poder ejecutivo.

No se puede suponer que el ministro del interior manifieste una opinión contraria á la que exprese el ministro de obras públicas.

La municipalidad es una institución dependiente del Poder ejecutivo, y basta que esté presente uno de los ministros para que el asunto pueda tratarse, sobre todo cuando afirmo que puedo dar á la cámara los informes que necesite para resolver esta cuestión.

No creo que haya un ministro que tenga la representación de la municipalidad. Al contrario.

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Yo respeto mucho la opinión del señor ministro de obras públicas, pero no estoy de acuerdo en lo que sostiene respecto á que cualquier ministro del Poder ejecutivo puede informar sobre cualquier asunto.

Esto valdría tanto como sostener que el ministro de la guerra ó el de marina pueden venir á informar sobre el asunto que se va á tratar.

La ley orgánica de los ministerios establece cuáles son las materias que corresponden á cada uno de ellos, y en este sentido me parece que es el señor ministro del interior quien debe concurrir, dada la naturaleza del ssunto.

Entiendo que la municipalidad se ha dirigido en diversas ocasiones á alguno de los ministerios, no sé con exactitud á cuál, sosteniendo sus facultades y derechos para concurrir á esta clase de obras.

Entiendo que la municipalidad ha llamado á licitación para construír el ferrocarril Metropolitano en más de una ocasión. Ignoro cuál ha sido el resultado y cuáles los antecedentes que hay al respecto, y esas son las razones que tengo para insistir en la presencia del señor ministro del interior al discutirse este asunto.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Yo lamento disentir con mi distinguido colega el señor diputado por Santa Fe; pero me parece que si el señor ministro de obras públicas, según lo que acabamos de oir, ha declarado que él trae la palabra del Poder ejecutivo para intervenir en todo sentido en la discusión de este asunto, nosotros debemos darnos por satisfechos y escuchar la palabra del señor ministro, cuando llegue la oportunidad

Sr. Ministro de obras públicas Hay algo más: es un asunto remitido al Congreso por el ministerio de obras públicas; de manera que no sería el caso, como se ha indicado, de la presencia del señor ministro del interior, teniendo la palabra el ministro que ha mandado este asunto á la cámara.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

El señor presidente no ha podido someter á votación una moción de orden, porque ha manifestado que se encontraba la cámara sin número; de manera que lo que corresponde es pasar á cuarto intermedio.

Sr. Crouzeilles—No hay número para votar, pero se puede oir el informe.

Sr. Saavedra Lamas—Hago indicación para que se ponga á votación la moción del señor diputado por Santa Fe, para que se fije la sesión de mañana á fin de tratar este asunto, con la asistencia del señor ministro del interior, que no ha sido encontrado y que no puede, en consecuencia concurrir.

Sr. Fonrouge—¿Hay número?

Sr. Presidente—Sí señor.

Sr. Vocos Giménez—Que se invite al señor ministro del interior para asistir á la sesión de mañana, en que la cámara ha resuelto ocuparse de este asunto, después de haber tratado las pensiones.

Sr. Fonrouge—Yo deseo que la secretaría informe si la cámara está en

quorum, excluyendo á los dos diputados que se han excusado de entender en este asunto.

Sr. Secretario Sorondo — Hay sesenta y dos diputados presentes.

Sr. Fonrouge—¿Incluídos los señores diputados que se han excusado?

Sr. Secretario Sorondo—Sí, señor; pero siempre quedarían sesenta señores diputados que votan, más el señor presidente.

Varios señores diputados—Que se vote.

—Se vota la postergación hasta la sesión próxima del asunto relativo al ferrocarril eléctrico subterráneo, y resulta afirmativa de 33 votos.

Sr. Mitre—Es una reconsideración, señor presidente.

Se había resuelto tratar el asunto en esta sesión.

Sr. Saavedra Lamas—Se produjo un hecho posterior: la ausencia del señor ministro del interior que es una nueva moción.

Varios señores diputados—Que se rectifique la votación.

Sr. Van Gelderen—Antes de verificarse la votación, señor presidente, haré presente que este asunto es de mucha magnitud y como la cámara está apercibida para su debate, en la seguridad de que entre el informe y los preliminares del asunto pasaremos el día de hoy, podíamos iniciar su discusión. Mañana asistirá el señor ministro del interior á lo grueso del debate, á lo más importante, á recojer las objeciones que haga la cámara; pero si postergamos este asunto, habremos perdido un tiempo precioso.

Sr. Presidente—¿Se pide rectificación ó nó?

—No pronunciándose la cámara en ningún sentido con relación á la pregunta del señor presidente, dice el

Sr. Secretario Sorondo—Moción del señor diputado Rodríguez Jurado, página 701.

33

SUBSIDIO

EDIFICACIÓN ESCOLAR EN SAN LUIS

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Rodríguez Jurado sobre edificación escolar en la provincia de San Luis; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sancion del siguiente.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Acuérdase á la provincia de San Luis un subsidio extraordinario de $ m/n 200.000 destinado á edificación escolar, el que será entregado por el Poder ejecutivo al Consejo nacional de educación para que, á su vez, lo entregue al gobierno de dicha provincia, mediante las formalidades de la ley núm. 2737, en la proporción de dos tercios sobre el total de lo invertido por la provincia en los edificios escolares concluidos en 1907 y 1908 y á construirse en 1909.

Art. 2º Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se harán de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comision, septiembre 21 de 1908.

A. Carbó.—J. M. Alvarez.—Lucas Ayarragaray. —Ponciano Vivanco.—Pastor Lacasa.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

El señor diputado por San Luis, doctor Rodríguez Jurado, presentó á la cámara este proyecto de ley, según el cual se autorizaba al Poder ejecutivo para entregar al Consejo nacional de educación la cantidad de trescientos cincuenta mil pesos, para que éste á su vez, los entregara al gobierno de la provincia de San Luis.

Estudiado este asunto por la comisión de instrucción pública y oído el informe del Consejo de educación, éste manifestó que era de esperarse que se accedería al pedido; pero el asunto importaría siempre la concesión de un crédito contrario completamente á una disposición de la ley.

La comisión de instrucción pública ha creído, sin embargo, que debía tomar en cuenta el esfuerzo hecho por la provincia de San Luis para el fomento de la instrucción pública, y entonces, recogiendo los antecedentes, ha sabido que esa provincia ha empleado de sus propios recursos 194.000 pesos en la construcción de edificios y en gastos generales, fuera de la subvención recibida.

Esto daría como resultado que debiera reconocerse como crédito á favor de la provincia de San Luis la suma indicada; y entonces el subsidio sería de 194.000 pesos. Pero, como antes he manifestado, la ley no autoriza este crédito. Entonces, la comisión ha despachado el asunto en la forma de un subsidio en las mismas condiciones que se ha hecho con otras provincias, autorizando la entrega de 200.000 pesos á la provincia de San Luis en las condiciones de la ley general de subvenciones, liquidándole su cuenta en la proporción de dos tercios sobre el total de lo invertido en los edificios escolares.

Estas son las líneas generales del informe, omitiendo detalles sobre la materia, que la cámara podrá obtener si lo cree necesario.

—Sin observación, se aprueba en general y particular el proyecto en discusión.

34

FERROCARRIL

POZO DEL MOLLE AL ROSARIO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por la Compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe sobre construcción y explotación de un ferrocarril de Pozo de Molle á un punto de su actual línea entre Santa Fe y Rosario; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Concédese á la Compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe el derecho de construir y explotar una línea férrea, que arrancando de la estación Pozo del Molle, termine en las inmediaciones de la estación Maciel, de su actual línea entre Santa Fe y Rosario

Art. 2.° La línea será de trocha de un metro.

Art. 3.° A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo, los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los doce meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal, y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los tres años de iniciados los trabajos.

El concesionario incurrirá en una multa de diez mil pesos moneda nacional, si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 4.° Esta concesión se sujetará en un todo á la ley número 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 5.° El trazado de esta línea deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6.° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4° de la ley 5315, la cantidad de veinticinco pesos por cada kilómetro de vía. En caso de no efectuarse el depósito dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida por el Banco de la nación á la órden del Consejo nacional de educación.

Art. 7° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 31 de 1908.

Emilio Mitre.—Marcial R. Candioti—J. Barraquero.—M. Carlés.—M. Van Gelderen.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

La compañía francesa de ferrocarriles de Santa Fe pidió y obtuvo la concesión para construir una línea de Pozo del Molle hasta la ciudad de Córdoba, línea que ya está en construcción. Posteriormente solicitó del honorable Congreso la concesión de un ramal de Pozo del Molle á la ciudad del Rosario, cuya extensión es próximamente de ciento cincuenta kilómetros.

El trazado de esta línea no perjudica

según los antecedentes que tiene la comisión, á las otras concesiones que se han acordado ó que están en tramitación ante el Congreso. En los respectivos artículos figuran las disposiciones que no contiene la ley 5315, que son aquéllas relativas al plazo, á la multa y al depósito de garantía; y en el artículo 4º, están englobadas todas las demás disposiciones que ya figuran en aquella léy.

Me limito á ser breve en este informe, dándolo por terminado con lo que acabo de exponer, en vista de la premura que tiene la cámara.

—Se aprueba en general el despacho en debate.
—En discusión el artículo 1º.

Sr. Orzábal—Pido la palabra.

Es para proponer una modificación al artículo que acaba de leerse, en el sentido de que se establezca un ramal desde un punto intermedio de la línea, por ejemplo, entre Maciel y Los Cardos, á Gálvez. Es un ramal que tiene mucha importancia, no solamente para la compañía, sino también para la misma provincia de Santa Fe y para el puerto de esa ciudad, porque todos los productos que van allí podrán fácilmente salir por aquel lugar.

He tenido ocasión de conversar con el representante de la compañía, y me ha manifestado que no tiene inconveniente en que se lleve á cabo este ramal, si la comisión de obras públicas lo establece en su despacho.

Los términos en que propongo este agregado los he entregado en secretaría y pueden leerse.

Sr. Ruiz Moreno—Pido la palabra.

Es para proponer otro pequeño cambio en el artículo 1º

Con el propósito de que la vía de que se trata sea lo más directa posible, y á fin de que el transporte de las cargas no se vea obligado á hacer una vuelta enorme, voy á solicitar de la comisión quiera aceptar que en lugar de decir: «termine en las inmediaciones de la estación Maciel», diga: *termine entre la estación Maciel y la ciudad del Rosario.*

Sr. Candioti—Pido la palabra.

La comision ha despachado la solicitud de la compañía francesa de los ferrocarriles de Santa Fe, dentro de los términos en que venía redactada y dentro de las informaciones que había solicitado y obtenido del ministerio de obras públicas.

El ramal que se propone por el señor diputado por Santa Fe, de Los Cardos á Gálvez, no figuraba en la solicitud y la comisión podía adelantarse á aconsejar la concesión de una cosa no pedida; pero, posteriormente, el representante de la compañía se apersonó á la comisión de obras públicas y expuso que efectivamente eran los deseos de la compañía obtener también ese ramal. De manera que la comisión no tiene inconveniente ninguno en aceptar el agregado.

Respecto al término del ramal, que figura aquí, que será en las inmediaciones de la estación Maciel, ha ocurrido también la misma cosa. La comisión se expidió más ó menos dentro de lo pedido por la empresa; pero después de expedido el despacho se ha apercibido de la conveniencia que habría de establecer el punto terminal en la forma que se propone, es decir, entre la estación Maciel y el Rosario.

De modo que la comisión de obras públicas acepta una y otra cosa, es decir, que el ramal termine en un punto entre Maciel y el Rosario, y que se agregue el ramal de Los Cardos á Gálvez.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo 1º con las modificaciones propuestas, que han sido aceptadas por la comisión.

Sr. Ortiz de Rozas —Pido la palabra.

Ya en una ocasión manifesté á la honorable cámara que no teníamos en la la república ferrocarriles ó compañías francesas ni inglesas, sino personas jurídicas argentinas, como son todas las compañías que actualmente explotan ferrocarriles. Y no puede ser de otra manera. Aquí se les ha concedido el derecho de existir como personas jurídicas; y esas personas creadas aquí no pueden ser francesas. No veo la razón para que se denomine compañía francesa á esa empresa en esta concesión. Debe ponerse el nombre que se le dió, cuando se le otorgó la personería jurídica.

Sr. Orzábal—El nombre de la empresa es «Compañía francesa de los ferrocarriles de la provincia de Santa Fe».

Sr. Ortiz de Rozas—Por lo tan-

to, invitaría á la comisión á que se sirviera designar en este proyecto á la compañía por el nombre que le corresponde.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Esta compañía compró los ferrocarriles de la provincia de Santa Fe y en el acto de la compra intervino el gobierno de la nación y el honorable Congreso, que, á fin de dar facilidades para la negociación, le adelantó los fondos á la provincia para que hiciera el servicio de los títulos. Y esta compañía, que tiene personería jurídica, que está reconocida por el gobierno nacional, se llama «Compañía francesa de los ferrocarriles de la provincia de Santa Fe.»

Sr. Ortiz de Rozas—Si está reconocido así por la nación anteriormente, no tengo nada que observar.

Sr. Drago—Pido la palabra.

Simplemente para decir que la compañía puede llamarse compañía francesa por haber sido reconocida como persona jurídica extranjera de acuerdo con la disposición expresa del Código de comercio. Hay personas jurídicas nacionales y personas jurídicas extranjeras, cuyos estatutos son aprobados por el gobierno y que tienen obligación de constituir un representante aquí.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo 1º.

Sr. Ruiz Moreno—Debe votarse con el agregado que he propuesto.

Sr. Orzábal—Es una modificación, no es un agregado.

Sr. Ruiz Moreno—Mi indicación consiste en poner en reemplazo de las palabras «en las inmediaciones de la estación Maciel» las siguientes: «entre las estaciones Maciel y Rosario.»

Sr. Candioti—La comisión acepta la modificación y agregado propuesto por el señor diputado.

—Se aprueba el artículo 1º en la siguiente forma:

Concédese á la compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe el derecho de construir y explotar una línea férrea, que arrancando de la estación Pozo del Molle termine entre las estaciones Maciel y Rosario con un ramal desde un punto de la estación Los Cardos y Maciel hasta la estación Gálvez de su actual línea entre Santa Fe y Rosario.

—Se aprueban sin observación en particular los demás artículos del proyecto.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

35

TRANVÍAS RURALES

A la honorable Camara de diputados:

La comisión de obras públicas ha estudiado las modificaciones introducidas por el honorable Senado en el proyecto de ley que se le pasó en revisión, por el que se concede al señor C. Vega Belgrano el derecho de construir y explotar una línea de tranvías rurales en las inmediaciones de la capital federal; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 21 de 1908.

Emilio Mitre.—Marcial R. Candioti.—M. Von Gelderen.—M. Cariés.—J. Barraquero.

Buenos Aires, septiembre 15 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

El honorable Senado en sesión de la fecha, ha considerado el proyecto de ley en revisión, concediendo á don Carlos Vega Belgrano el derecho de explotar un tranvía rural que ligará los pueblos de Avellaneda, San Justo, Llavallol y Olivos, y ha tenido á bien sancionarlo con las siguientes modificaciones, que tengo el honor de enumerar.

Primera. En el artículo 1º párrafo 1º agregar después de la palabra «capital», lo siguiente: *federal.*

Segunda. En el mismo artículo en el párrafo segundo, agregar también, después de la palabra «Capital», la siguiente: *federal.*

Tercera. Agregar al final del artículo 1º lo siguiente: La intervención corresponderá á las municipalidades de Avellaneda, San Justo, Llavallol y Olivos.

Cuarta. Intercalar como artículo 3º el siguiente:

Art. 3º A los doce meses de la promulgación de la presente ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios completos y pliegos de condiciones de las líneas. Los trabajos serán comenzados dentro del año de la aprobación de los planos; á los dos años de la misma aprobación estará terminada una extensión no menor de 35 kilómetros; y todas las líneas serán concluídas á más tardar á los cinco años de iniciados los trabajos.

Quinta. Intercalar como artículo 4º el siguiente:

Art. 4º Si la empresa no terminara las

obras en el plazo fijado por esta ley, pagará una multa de veinte mil pesos moneda nacional ($ m/n 20.000.)

En consecuencia, los artículos 3º y 4º de la sanción de esa honorable cámara quedan como 5º y 6º.

Dios guarde al señor presidente.

José E. Uriburu.
B. Ocampo,
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º De acuerdo con las disposiciones de la ley núm. 5315 concédese al señor Carlos Vega Belgrano por el término de setenta y cinco años, á contar desde la fecha de la promulgación de la presente ley, el derecho de construir y explotar un tranvía rural para pasajeros y cargas que ligará los pueblos de Avellaneda, San Justo, Llavallol y Olivos, con cuyo objeto cruzará el municipio de la capital.

El trazado dentro del municipio de la capital será fijado por la intendencia municipal, la que tomará asimismo la intervención que le corresponde en la aprobación de los planos y sistemas y en los empalmes que fuese necesario hacer con otras líneas existentes.

Art. 2º El servicio de las vías de este tranvía se hará por medio de vehículos automóviles á tracción con fluído sin olor ni humo, ó por medio de electricidad acumulada.

La trocha será de un metro 435 mm.

Art. 3º Al terminar los setenta y cinco años á que se refiere el artículo 1º la línea con todas sus existencias pasará á ser propiedad de la nación sin indemnización alguna.

Art. 4º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 8 de julio de 1908.

E. Cantón.
A. M. Tallaferro,
Pro-secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Este es un proyecto que hace días fué sancionado por la Cámara de diputados, pasó al Senado, quien le hizo correcciones meramente gramaticales, complementándolo con algunos conceptos de orden legal.

De manera que la cámara puede perfectamente aceptar las modificaciones propuestas por el Senado porque de este modo se complementa la ley.

Sr. Presidente—Se va á votar si se aceptan las modificaciones introducidas por el honorable Senado.

—Se vota y resulta afirmativa.

36

CONCURSOS DE CULTURA FÍSICA

Buenos Aires, septiembre 22 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación.

Tengo el honor de comunicar al señor presidente, que habiendo considerado el honorable Senado, en sesión de la fecha, el proyecto de ley en revisión, estableciendo concursos de cultura física, ha tenido á bien aprobarlo, con las siguientes modificaciones:

Primera. El artículo 1º redactado así: Institúyense los concursos de cultura física, bajo la dirección de la sociedad Sportiva argentina y con el control administrativo del Consejo superior, creado por esta ley.

Segunda. En el artículo 2º, suprimir la segunda parte, debiendo por consiguiente terminar con la palabra «confederado».

Tercera. En el artículo 3º, agregar, después de la palabra «Córdoba», las siguientes: «y Santa Fe», y después de la palabra «Paraná», las siguientes: «y Corrientes».

Cuarta. El artículo 5º, redactado como sigue: «A medida que se terminen los planos y presupuestos de las obras mencionadas en el artículo 3º el Poder ejecutivo solicitará del Congreso los fondos necesarios para construirlas».

Quinta. El artículo 6º redactado como sigue: «Asígnanse 50.000 pesos moneda nacional para los gastos que demande el cumplimiento de esta ley, que se pagarán de rentas generales con imputación á la misma».

Sexta. Suprimir por completo el artículo 7º.

Dios guarde al señor presidente.

José E. Uriburu.
Adolfo J. Labougle
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Institúyense los concursos de cultura física, bajo la administración de la «Sociedad sportiva argentina» y de acuerdo

con los reglamentos y programas, que apruebe el Consejo superior creado por esta ley.

Art. 2º. El Consejo superior se compondrá de un delegado del ministerio de instrucción pública, uno del ministerio de guerra, uno del ministerio de marina, uno de cada universidad nacional, uno del Consejo nacional de educación, uno de la Sociedad sportiva argentina que representará á la vez las asociaciones de provincia que con ésta se hayan confederado. Las atribuciones de este consejo quedarán limitadas á dictar los reglamentos y programas de los concursos.

Art. 3º. Se construirán cinco estadios y sus dependencias: uno en la Capital de la República con capacidad mínima para cincuenta mil concurrentes, uno en Córdoba para quince mil y uno en Tucumán, Mendoza y Paraná para diez mil. Los terrenos necesarios para los estadios de provincia serán donados por los gobiernos respectivos.

Art. 4º. Los concursos serán internacionales cada cuatro años y tendrán lugar en la capital de la República y nacionales cada dos años, los que se realizarán sucesivamente en cada una de las capitales antes nombradas.

Art. 5º. Destínase de rentas generales hasta la cantidad de un millón quinientos mil pesos para la construcción e instalación de los estadios.

Art. 6º. Los gastos anuales que demande el cumplimiento de esta ley, figurarán en el anexo de instrucción pública de la ley de presupuesto.

Art. 7º. La «Sociedad sportiva argentina» rendirá anualmente cuenta de la inversión de los fondos que le fueran entregados.

Art. 8º. Comuníquese, etc.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 16 de septiembre de 1908.

E. Cantón.
A. M. Tallaferro,
Prosecretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Ayarragaray — Pido la palabra.

La comisión de instrucción pública no acepta las modificaciones formuladas por el honorable Senado. En primer lugar, porque no las cree oportunas; y después, porque importa destruir la economía del proyecto sancionado por esta cámara.

Sr. Presidente—La presidencia entiende que la comisión aconseja la no aceptación de las modificaciones del Senado.

Sr. Ayarragaray—Sí, señor.

Sr. Presidente—Se va á votar si se aceptan ó no las modificaciones introducidas por el honorable Senado al proyecto de ley sobre fomento de los ejercicios físicos.

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Deseo hacer presente que la cámara resolvió en sesiones anteriores tratar sobre tablas el despacho de la comisión de obras públicas sobre construcción de líneas telegráficas en la Pampa; y que, debido á estas mociones, se ha venido postergando.

Pido que se trate en esta sesión.

Sr. Presidente—Muy bien, señor diputado; se va á votar esta moción.

Sr. Crouzeilles — No corresponde votar; ya está resuelto anteriormente.

37

OBRAS DE SALUBRIDAD

EN EL PARANÁ

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados sobre construcción de obras de saneamiento en la ciudad del Paraná; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción, en la forma del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Autorízase al Poder ejecutivo para que por intermedio de la dirección general de obras de salubridad de la nación y previo el convenio adicional correspondiente con el gobierno de Entre Ríos, haga construir las obras domiciliarias de saneamiento de la ciudad del Paraná, por cuenta de los propietarios que lo soliciten, en la forma que determina la presente ley.

Art. 2º Las obras serán pagadas en un plazo que no exceda de cinco años y se construirán cuando á juicio del Poder ejecutivo fuere oportuno ó conveniente.

Art. 3º Solo podrán acogerse á los beneficios de esta ley los propietarios de una sola finca, que la habiten y cuyo valor no exceda de diez mil pesos moneda nacional, siempre que la mencionada dirección general no tenga

motivos fundados para creer que el solicitante dispone de medios propios suficientes para hacer construir las obras sin el auxilio del gobierno.

Art. 4° El propietario de una casa en que se haya construído las obras domiciliarias con fondos del estado, reembolsará su importe, incluyendo el de la preparación de planos, gastos de administración, dirección é inspección, y los intereses correspondientes á razón de seis por ciento anual, por cuotas mensuales iguales, en los siguientes plazos:

En cinco años si la casa vale seis mil pesos ó menos.

En cuatro años si la casa vale más de seis mil pesos y menos de diez mil.

Art. 5° Las casas en que se construyan óbras de acuerdo con la presente ley, quedarán afectadas al pago de éstas hasta la total extinción de la deuda, pudiendo los propietarios amortizarla íntegramente en cualquier momento.

Art. 6° Autorízase al Poder ejecutivo á ampliar en ochocientos mil pesos la emisión de bonos que disponen las leyes 4158 y 4278.

Art. 7° Comuníqnese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 21 de 1908.

Emilio Mitre—M. Carlés—Marcial R. Candioti—M. Van Gelderen.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo, por intermedio de la dirección general de obras de salubridad de la nación, y previo el convenio adicional correspondiente con el gobierno de Entre Ríos, hará construir las obras domiciliarias de saneamiento de la ciudad del Paraná, por cuenta de los propietarios que lo soliciten, en la forma que determina la presente ley.

Art. 2° Sólo podrán acogerse á los beneficios de ésta los propietarios de una sola finca que la habiten cuyo valor no exceda de diez mil pesos moneda nacional de curso legal, siempre que la mencionada dirección general no tenga motivos fundados para creer que el solicitante dispone de medios propios suficientes para hacer construir las obras sin el auxilio del gobierno.

Art. 3° El propietario de una casa en que se hayan construído las obras domiciliarias con fondos del estado, reembolsará su importe, incluyendo el de la preparación de planos, gastos de administración, dirección é inspección, y los intereses correspondientes á razón de seis por ciento (6 %) anual, por cuotas mensuales iguales, en los siguientes plazos:

En cinco años si la casa vale seis mil pesos ó menos,

En cuatro años si la casa vale más de seis mil pesos y menos de diez mil.

En tres años si la casa vale de diez á quince mil pesos.

Art. 4° Las casas en que se construyan obras de acuerdo con la presente ley, quedarán afectadas al pago de éstas hasta la total extinción de la deuda, pudiendo los propietarios amortizarla íntegramente en cualquier momento.

Art. 5° Amplíase en la suma de ochocientos mil pesos la emisión de bonos que autoricen las leyes números 4158 y 4278.

Art. 6° Comuníquese al Poder ejecutivo.

J. M. Salvá—Sabá Z. Hernández—A. Méndez Casariego—Leonidas Zavalla—A. Carbó—Juan González Calderón—C. Calderón.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Por este proyecto de ley presentado por varios señores diputados, se dispone que el Poder ejecutivo podrá tomar á su cargo la construcción de obras domiciliarias de salubridad en el Paraná, para aquellas casas cuyos propietarios no pueden realizarlas por falta de medios. La ley limita esta autorización al Poder ejecutivo á los propiedades cuyo valor no exceda de diez mil pesos moneda nacional. Esta disposición está tomada de la ley número 1917 de obras de salubridad de la capital federal. El artículo 10 de esa ley dispone que el Poder ejecutivo podrá conceder hasta cinco años de plazo para el pago de las obras domiciliarias á los propietarios que habiten su finca, siempre que el valor de ésta no exceda de diez mil pesos, y que el propietario no tenga otro bien raíz. Se dispone, además, que en las cuotas parciales que corresponden á cada propietario, se incluyan los intereses que el gobierno abona por las sumas afectadas á la construcción.

Esta misma disposición es la que informa el despacho de la comisión.

Es evidente, señor presidente, que si las obras de salubridad de una ciudad no se hacen por completo, no son eficaces, ni benefician, por consiguiente á la salud pública.

En la ciudad del Paraná son numerosas las casas cuyo valor excede el precio fijado por la ley, 10.000 pesos. Pero

son numerosas también las casas cuyos dueños no tienen los recursos necesarios para realizar las obras correspondientes, de manera que se verían privadas de estas obras, si el estado no concurriera en auxilio de sus propietarios en la forma que el despacho aconseja. Hay de por medio una razón de salud pública que no puede ser más interesante; y basta invocarla para recomendar el proyecto á la consideración de la cámara.

No tengo nada más que agregar.

Sr. Presidente—Se votará el proyecto en discusión.

—Es aprobado en general y particular sin observación alguna.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

38

FERROCARRILES

RAMALES DE 75 KILÓMETROS

Sr. Castex—Pido la palabra.

La comisión de obras públicas ha despachado favorablemente el proyecto presentado por el señor diputado Mitre por el cual se autoriza al Poder ejecutivo á conceder á los ferrocarriles existentes el permiso necesario para construir ramales hasta una extensión de setenta y cinco kilómetros. Ese despacho figura en la página 492 de las órdenes del día repartidas.

Este proyecto ha sido bien recibido por los pobladores de las regiones lejanas de la república y hasta ha motivado peticiones favorables á su sanción dirigidas á la honorable cámara y notas de felicitación enviadas á su autor. Una vez convertido en ley, este proyecto propenderá á que se lleve con mayor rapidez á diversos puntos lejanos del territorio el ferrocarril, es decir, el progreso, el bienestar, la facilidad de transporte, el fomento de la producción, y como resultado, un mayor desarrollo de la riqueza pública y privada, así como el aumento de nuestra exportación.

Dado el interés que este proyecto ha despertado y las altas conveniencias que su sanción encierra, me permito hacer moción para que sea tratado con preferencia.

— Apoyado.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Mitre, autorizando al Poder ejecutivo á acordar concesiones para construir ramales de los ferrocarriles existentes hasta una extensión de setenta y cinco kilómetros, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comision, septiembre 14 de 1908.

Emilio Mitre—J. Barraquero.—M. Van Gelderen.—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo á acordar concesiones para construir ramales de los ferrocarriles existentes hasta una extensión de 75 kilómetros.

Art. 2° Toda solicitud para la construcción de estos ramales deberá ser acompañada de un certificado del Banco de la Nación Argentina acreditando haberse hecho un depósito de garantía de la concesión, á razón de mil pesos moneda nacional por kilómetro de vía. Este depósito será devuelto al concesionario á medida que avance la construcción del ramal, reservándose solamente lo necesario para garantir las multas de que habla el artículo 5°.

Art. 3° Treinta días después de acordada la concesión deberán presentarse los planos y especificaciones correspondientes. Dentro de los noventa días de aprobados los planos deberán comenzarse los trabajos, y éstos deberán terminarse á los nueve meses de comenzados.

Art. 4° En caso de que los ramales concedidos requieran obras de arte de morosa ejecución, el plazo en que éstas hayan de construirse se fijará de acuerdo con el Poder ejecutivo.

Art. 5° Por cada semana de retardo en la terminación de los trabajos incurrirá el concesionario en una multa de dos mil pesos, salvo caso de fuerza mayor, comprobado por el Poder ejecutivo.

Art. 6° Si no se presentaren los planos, ó no se empezaran los trabajos en los plazos estipulados en el artículo 3°, la concesión se considerará como no acordada, y el Banco de la nación transferirá el depósito de garantía á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 7° Estos ramales no podrán acordarse á distancia menor de veinte kilómetros de líneas ó ramales pertenecientes á otras empresas.

Es entendido que esta menor distancia se

refiere al trazado general del ramal, y no al trecho inmediato á su punto de concurrencia, ni tampoco á aquellos trechos que sean obligados por accidentes naturales del terreno.

Art. 8° Comuníquese, etc.

Emilio Mitre.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra. Informaré brevemente este asunto.

La cámara ha oído ya los fundamentos generales dados por su autor al presentarlo. Cualquier cosa pues, que se dijera, resultaría una redundancia evidente.

Bastan esas consideraciones para informar en general, y diré que, tomando al azar los territorios llamados á ser beneficiados por las nuevas líneas á construirse, nos encontramos en primer término con el de la Pampa.

Si observamos el paralelismo de las líneas que cruzan la Pampa, podemos apercibirnos de que entre una y otra línea, hay por lo menos doscientos kilómetros de distancia. De manera que la zona de influencia de estos ferrocarriles, que pudiera calcularse en treinta kilómetros á cada lado de la vía, deja un vacío que no se va á llenar por el momento, puesto que no vendrán nuevas empresas á satisfacer las necesidades reclamadas por aquel territorio, en unos ciento cuarenta kilómetros á cada lado.

Ahora bien: por la ley general de ferrocarriles se acuerda al Poder ejecutivo la facultad de conceder la construcción de ramales hasta de treinta kilómetros.

Como no se puede determinar con una precisión matemática hasta dónde puede llegar esta facultad, puesto que hay que tener en cuenta si se trata de terrenos más ó menos poblados, de zonas ganaderas, ó de puntos fabriles, el autor del proyecto que discutimos ha creído que podría fijarse como límite justo el de setenta y cinco kilómetros.

La comisión, al estudiar este asunto, no ha encontrado observación alguna que hacerle, le ha prestado su aprobación y me ha encomendado el informe ante la cámara.

Dejo cumplido el encargo. *(¡Muy bien!)*

—Se vota el despacho en general y es aprobado.

—En particular se aprueban los artículos 1° al 6°.

—En discusion el 7°.

Sr. Galiguiana Segura — El artículo 7°, que acaba de leerse, estableciendo la distancia de veinte kilómetros como restricción para la concesión de ramales, tiene su origen, tal vez, en las leyes contratos de algunas empresas á las que se les ha dado esto como un amparo á su derecho en la zona que van á servir.

En este momento no podría recordar si esa disposición existe en la ley general de ferrocarriles ó simplemente en algunos contratos de concesión.

Yo sería aun más liberal en el sentido de disminuir esa distancia máxima para la construcción de ramales.

Creo que en algunas regiones de la república podría establecerse, con ventaja, para el progreso de las mismas la extensión de diez kilómetros solamente.

Veinte kilómetros, representan cuatro leguas de distancia á una estación.

Hay regiones del territorio en que ésta es una distancia enorme cuando se trata del transporte de ciertos productos á la línea principal; y entonces podría perfectamente hacerse excepciones en las zonas en que conviniera aplicar una distancia menor.

En este sentido, pediría á la comisión manifestase qué razones fundamentales ha podido tener para establecer la distancia de veinte kilómetros y no una menor.

Sr. Carlés (M.) — Hágole notar al señor diputado que en veinte kilómetros están comprendidos los diez que propone, como lo estarían cinco, ó dos.

Sr. Galiguiana Segura—No, porque el artículo dice que los ramales no podrán concederse á menor distancia.

Sr. Van Gelderen—Este proyecto ha sido definitivamente sancionado, y yo no sé si está en discusión de nuevo.

Sr. Galiguiana Segura—El señor presidente no lo ha declarado sancionado.

Sr. Van Gelderen — Yo desearía saber si está ó no definitivamente aprobado.

Sr. Presidente—No está.

Sr. Van Gelderen—Voy á explicar al señor diputado.

El artículo 7°, que él objeta, dice que no podrán acordarse ramales á menor distancia de veinte kilómetros de líneas ó ramales pertenecientes á otra empresa.

Esto es evidente, puesto que la zona de influencia, como he dicho antes, de los ferrocarriles, no podría limitarse á tan sólo diez kilómetros, como proyecta el señor diputado, y se ha fijado una distancia no menor de veinte kilómetros para no superponer, diré así, zonas de influencia.

Esta es la razón que ha tenido la comisión.

Sr. Galigniana Segura—Conocía ese antecedente; pero hay regiones del territorio en las que en veinte kilómetros caben, no una, sino dos ó tres líneas ó ramales.

Veinte kilómetros es mucha distancia para el transporte de los productos industriales ó de algún otro orden Entonces, desde que esta ley faculta al Poder ejecutivo, para acordar con su criterio, ramales en los casos en que los crea convenientes y de interés público, yo voy más adelante que la comisión, en el sentido de dejar más amplitud al Poder ejecutivo.

Yo creo que el Poder ejecutivo tendrá en cuenta los perjuicios ó conveniencias que pueden suscitarse con motivo de esta disposición.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

El señor diputado, al insistir en su observación, ha aceptado clara y categóricamente las razones de la comisión para haber fijado la distancia de veinte kilómetros.

Voy á tratar, con una simple demostración, de evidenciar la razón que existe á la comisión para limitar esa distancia á veinte kilómetros.

Tomemos un punto cualquiera. Si lo tomamos cerca de los veinte kilómetros no habrá las cuatro leguas que importan los veinte kilómetros; pero si lo tomanos en el medio, estará á dos leguas.

De manera que con una disposición contraria, se facilitaria una competencia ruinosa para estos capitales, que vienen al país en busca de una legítima utilidad; y creyendo hacer una obra buena, habremos hecho una obra mala, es decir, habremos perjudicado á los capitales extranjeros que vienen en busca de una buena colocación.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

A pesar de que las razones que ha dado el señor miembro informante de la comisión son más que suficientes, como autor del artículo me considero obligado á dar una más, que es concluyente.

El objeto de la ley no es dar al Poder ejecutivo una autorización ilimitada en materia de concesión de ramales de 75 kilómetros; por el proyecto se concede esta atribución al Poder ejecutivo, pero sujeta á condiciones que el mismo proyecto determina.

La autorización para conceder ramales de 75 kilómetros tiene por objeto principal fomentar la construcción de ferrocarriles en los territorios de la república donde están menos difundidos estos medios de comunicación. Entonces, la zona de veinte kilómetros, como límite para estas concesiones, es una distancia que consulta los intereses y necesidades de aquellas regiones. Disminuir esta distancia sería autorizar al Poder ejecutivo á conceder estos ramales en zonas como las inmediatas á las grandes capitales por ejemplo, donde las concesiones tienen una importancia muy distinta de la que tienen en un territorio despoblado.

De manera que esta es una cláusula restrictiva de la autorización que por el proyecto se confiere al Poder ejecutivo, y en este sentido, debe aprobarla la cámara.

Sr. Galigniana Segura—En vista de las explicaciones de la comisión, no insisto.

—Queda aprobado el proyecto.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

En la página 519 de la orden del día, bajo el número 277, se encuentra un despacho de la comisión de agricultura sobre un proyecto venido en revisión del honorable Senado.

Consta de un sólo artículo. Es muy sencillo. Me permito hacer moción para tratarlo inmediatamente.

Sr. Presidente — La presidencia indica que hay cinco asuntos, que la cámara ha resuelto tratar sobre tablas. De manera que desearía saber si estas mociones que se hacen se anteponen á las otras ó si van en el orden de presentación.

Varios señores diputados—En el orden de presentación.

Sr. Carlés (M.) — Creo que la secretaría ha padecido una omisión, que me anticipo enmendar.

En una de las sesiones anteriores el

señor diputado Zavalla hizo indicación para que se tratara el despacho de la comisión de instrucción pública, que corre en la página 204, número 84, que tiene sanción del Senado.

Me hago un placer en ratificar esa moción.

Sr. Presidente—El señor diputado tiene mucha razón; pero la presidencia debe recordarle que el señor diputado Carlés (Manuel), según entiendo, hizo moción de tratar con anterioridad el proyecto de que se va á dar lectura.

Sr. Carlés (M.)—Creo que entonces podemos armonizar esas indicaciones, tratándolas sucesivamente.

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Ha quedado sin tratarse un ramal de la línea concedida esta tarde á la compañía francesa de ferrocarriles, ramal de Capilla de San Antonio á Santo Tomé.

Está en la página 434, comisión de obras públicas. Pido que se trate.

39

HONORARIOS Y GASTOS

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto ha estudiado el mensaje y proyecto de ley del Poder ejecutivo, abriendo un crédito al departamento de hacienda por 60.0 0 pesos para pago de gastos y honorarios devengados en el estudio de reformas á la ley de aduana y tarifa de avalúos, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito al departamento de hacienda por la suma de cuarenta mil pesos ($ 40.000) moneda nacional, destinado al pago de honorarios, gastos de oficina, impresiones, etc., devengados en el estudio de reformas á la ley de aduana y tarifa de avalúos.

Art. 2° Este gasto se hará de rentas generales imputándose á la presente ley.

Art. 3.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la Comisión, septiembre 15 de 1908.

Aureliano Gionena.—Z. Cantón.—F. Castaneda Vega. — E. E. Bréard. — Sabá Z. Hernández.—Julián V. Pera.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito por valor de ($ 60.000) sesenta mil pesos moneda nacional, al departamento de hacienda, para pago de gastos y honorarios devengados en el estudio de los proyectos sobre reformas á la ley de aduana y á la tarifa de avalúos, estudiados por la comisión especial nombrada al efecto, debiendo distribuirse de la suma total del crédito, ($ 40.000) cuarenta mil pesos moneda nacional, entre los miembros de la comisión, en proporción á su asistencia y como compensación de los trabajos que han efectuado y ($ 20.000) veinte mil pesos moneda nacional, serán destinados al pago de los sueldos del secretario y empleados y gastos que ha demandado el funcionamiento de dicha comisión.

Art. 2° Esta suma se entregará de rentas generales, con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

—Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la página 141.

—Se vota en general y en particular el proyecto en discusión y es aprobado.

Sr. Presidente—Queda sancionado

40

CONGRESO CIENTÍFICO

LATINO AMERICANO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados, autorizando al Poder ejecutivo para contribuir con la suma de pesos 20.000 á la impresión de las memorias y gastos de presentación de los trabajos con que los delegados argentinos concurrirán al 4° Congreso científico latino americano que se reunirá en Santiago de Chile; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión julio 30 de 1908.

A. Carbó.—Pastor Lacasa.—J. M. Alvares.—Lucas Ayarragaray.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para contribuir con la suma de 2000 pesos á la impresión de las memorias y gastos de presentación de los trabajos con que los delegados de nuestro país concurrirán al 4° Congreso científico latino-americano, 1° Pan americano, que se reunirá en la ciudad de Santiago de Chile en diciembre del corriente año.

Art. 2° La suma á que se refiere el artículo 1° se entregará á la Sociedad científica argentina y se pagará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Buenos Aires, julio 15 de 1908.

A. Méndez Casariego.—J. Barraquero.—Juan Balestra.—J. M. Salva.—Carlos Saavedra Lamas.—Marcial R. Candioti.—I. Ruiz Moreno.—José M. Alvarez.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

—No haciéndose uso de la palabra, se aprueba en general y particular el proyecto.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

41

MOCIÓN

APERTURA DE UNA AVENIDA

Sr. Terán—Pido la palabra.

En la página 576, asunto número 344, hay un despacho de la comisión de obras públicas referente á la construcción de una avenida en los talleres del ferrocarril Central norte, obra que es indispensable para facilitar su movimiento.

Hago moción para que en el orden de las preferencias sea considerado por la cámara.

—Se aprueba la moción.

42

TEORÍA DEL TIRO

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado, autorizando al Poder ejecutivo para adquirir dos mil ejemplares del libro sobre teoría del tiro, del mayor Jacinto Cané, al precio de cuatro pesos cada ejemplar; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, julio 30 de 1908.

A. Carbó.—Pastor Lacasa.—Lucas Ayarragaray.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Tengo el honor de pasar á la revisión de esa honorable cámara el siguiente proyecto de ley sancionado por el honorable Senado en sesión de la fecha.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para adquirir dos mil ejemplares del libro sobre teoría del tiro, del mayor Jacinto Cané, al precio de cuatro pesos moneda nacional cada ejemplar.

Art. 2° Los gastos que demande esta ley se harán de rentas generales, con imputación á la presente.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dios guarde al señor presidente.

BENITO VILLANUEVA.
B. Ocampo,
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

La comisión de instrucción pública ha estudiado este proyecto venido del honorable Senado para subscribirse al libro del distinguido mayor del ejército señor Cané, sobre la teoría del tiro, y encontrando que esta obra es de un mérito indiscutible aconseja la sanción

en la forma en que viene del honorable Senado.

—Sin observación, se aprueba en general y en particular el proyecto informado.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

43

MOCIÓN

VISTAS FISCALES

Sr. del Barco—Pido la palabra.

En la sesión anterior el señor diputado Olmedo hizo moción de tratar el asunto que lleva el número 49, que tiene sanción del Senado. Lo que el señor diputado dijo, evita que repita las cualidades de este proyecto. Se trata de las «Vistas fiscales» del doctor Gerónimo Cortés, obra cuya colección está imcompleta en la biblioteca del Congreso.

Hago moción para que se trate en el orden de las preferencias.

—Asentimiento general.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento general, así se hará.

44

LÍNEA TELEGRÁFICA

EN LA PAMPA CENTRAL

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por los señores diputados Carbó y Zavalla, sobre construcción de una línea telegráfica en la Pampa Central; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en la forma del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Camara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo hará construir una línea telegráfica de dos conducciones entre Telén y colonia Emilio Mitre, hará aumentar asimismo un conductor sobre la línea actualmente existente entre Telén y Santa Rosa de Toay, y otra entre Telén y General Acha.

Art. 2° Autorízase al efecto el gasto de sesenta y seis mil pesos moneda nacional, que se imputará á la ley de presupuesto de 1909.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 4 de 1908.

Emilio Mitre—Marcial R. Candioti — M. Carlés — M. Van Gelderen.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo hará construir una línea telegráfica de dos conductores entre Telén y colonia Emilio Mitre; y hará aumentar asimismo un conductor sobre la línea actualmente existente entre Telén y Santa Rosa de Toay.

Art. 2° Autorízase al efecto el gasto de cincuenta y tres mil pesos moneda nacional, que se imputará á la ley de presupuesto de 1909.

Art. 3° Comuníquese, etc.

Septiembre 3 de 1908.

A. Carbó—Leonidas Zavalla.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Es urgente construir esta línea, pues en el camino hay varios importantes establecimientos de campo. Al lado del lote 24, está la colonia Rusa ó agrícola Pastoril, donde irán en estos días varias familias, y además frente á la colonia Mitre, que está situada en la costa del río Salado, entre los ríos Salado y Atuel una compañía inglesa está invirtiendo actualmente fuertes capitales en un gran establecimiento de ganadería.

La importante zona para la cual pedíamos el telégrafo se está poblando con apreciables capitales, donde la falta de telégrafos hace sumamente difícil la acción policial, habiendo sido hasta la fecha las islas situadas frente á la colonia Mitre refugio de los malhechores de las provincias de Mendoza, San Luis y Pampa Central, siendo oportuno recordar que entre otros bandidos fueron á acampar por ahí durante varias

semanas, los asaltantes del banco de Villa Mercedes de San Luis, y donde se encuentra siempre otro número de malhechores, conocidos de la policía que nunca puede sorprenderlos, pues si ésta no tiene telégrafo usan aquellos el telégrafo primitivo ó sea darse aviso unos á otros por medio de fuegos.

La colonia tiene 32 leguas y esta importante extensión sería suficiente para explicar la necesidad del telégrafo.

—Se aprueba en general el despacho en discusión.

—Se aprueba, así mismo, en particular, el artículo 1º.

—En discusión el artículo 2º.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Ha pasado el artículo anterior, donde iba á proponer un ramal telegráfico, que sería de importancia, de Santa Rosa de Toay á Macachín.

Sr. Rivas—Pasando por la colonia Ataliva Roca.

Sr. Presidente—¿Acepta la comisión?

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

La comisión acepta y voy á dar las razones de ello.

En el primitivo proyecto del señor diputado Zavalla, la línea corría de Telén á Santa Rosa. Posteriormente, el Poder ejecutivo proyectó una nueva línea de Telén á General Acha. De manera que la proposición del señor diputado está de acuerdo con los informes de la comisión y tiende á cerrar el circuito. Por lo cual la comisión no tiene inconveniente en aceptar el agregado.

—Se aprueba el artículo primero en la siguiente forma:

Art. 1º. El Poder ejecutivo hará construir una línea telegráfica de dos conductores entre Telén y Colonia Emilio Mitre; hará aumentar así mismo un conductor sobre la línea actualmente existente entre Telén y Santa Rosa de Toay, y otra entre Telén y General Acha, y una tercera de Santa Rosa de Toay á Macachín pasando por la colonia Ataliva Roca.

—Sin observación se aprueban los artículos segundo y tercero

Sr. Presidente—Queda sancionado.

45

CONVENIO

CON EL BANCO DE AMBERES

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de agricultura ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado, por el que se aprueba el convenio celebrado ad-referendum entre el Poder ejecutivo y el representante del Banco de Amberes; y por las razones que dará su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 15 de 1908.

Eduardo Acosta—A. C. Bengber—D. Mesa.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Apruébase el convenio celebrado ad-referendum, el 5 de mayo del corriente año entre el Poder ejecutivo y el representante del Banco de Amberes, como cesionario de parte de los derechos acordados al señor Adolfo Grümbein por ley (número 3058) número tres mil cincuenta y tres.

Art. 2º Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 18 de agosto de 1908.

D. E. Palacio
Adolfo Labougle,
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

La comisión de agricultura cree que su mejor informe es reproducir las palabras pronunciadas por el señor Senador doctor Benito Villanueva, al tratarse este asunto en el honorable Senado.

El señor Senador Villanueva dijo:

«El proyecto de ley en discusión tiene por origen un mensaje del Poder ejecutivo á esta cámara, con fecha 17 del mes de julio del corriente año.

«Sus antecedentes son los siguientes: el Poder ejecutivo vendió el año 1894 á don Adolfo Grümbein, en virtud de la ley promulgada en enero del mismo

año, la extensión de cuatrocientas leguas en territorio de Santa Cruz, á un mil pesos oro cada una, que debía ubicar el comprador. De estas tierras el señor Grümbein á su vez, vendió al Banco de Amberes la extensión de noventa y seis leguas.

Hecha la mensura por el interesado el Poder ejecutivo la aprobó solicitando entonces dicho banco se le pusiera en posesión de ellas; proveyéndose de conformidad, comisionó el ministerio respectivo al gobernador del territorio de Santa Cruz para que diera posesión, lo que no se llevó á cabo porque el ministerio retiró la orden que había dado, á consecuencia de estar comprendida parte de dichas tierras en el territorio litigioso con la república de Chile.

«Después de diversas reclamaciones, presentadas por el interesado ante el Poder ejecutivo, sin resultado definitivo, y en virtud del laudo arbitral de su majestad británica sobre límites argentino chilenos y según el cual quedaban en poder de Chile treinta y dos leguas de tierras vendidas, el comprador entabló acción civil por restitución de dichas tierras, y daños y perjuicios.

«Pasado en última instancia este expediente á la suprema corte, se concertó entre el ministerio de agricultura y el interesado un convenio, por el cual éste consiente en ubicar las treinta y dos leguas, que restan aún para completar su reclamación, en una ó dos fracciones de las que quedan libres y no reservadas por disposiciones ulteriores».

Por estas consideraciones, la comisión de agricultura aconseja la aprobación del proyecto.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

46

MOCIÓN

CAMINOS EN CATAMARCA

Sr. Castro (J.)—Pido la palabra.

En la orden del día 343 existe un despacho en la comisión de obras públicas referente á caminos en la provincia de Catamarca.

Es un asunto muy sencillo, que ha de tomar muy poco tiempo á la cámara y que es de gran importancia para la provincia de Catamarca. Hago indicación para que sea tratado inmediatamente.

47

FERROCARRIL

CAPILLA DE SAN ANTONIO Á SANTO TOMÉ

Sr. Presidente—Corresponde tratar ahora el asunto á que se refiere la moción del señor diputado Pera, sobre concesión á la compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe.

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por el señor Casimiro de Bruyn en representación de la compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe, sobre construcción y explotación de una línea férrea desde las Tunas hasta un punto entre Pozo del Molle y Rosario, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc

Artículo 1º Concédese á la compañía francesa de ferrocarriles de la provincia de Santa Fe, el derecho de construir y explotar una línea férrea que arrancando de Capilla San Antonio en la línea proyectada de Pozo del Molle á Rosario, pase por Las Yerbas, Sastre, Bella Vista, San Carlos, San Agustín, San José y termine en Santo Tomé.

Art. 2º La línea será de trocha de un metro.

Art. 3º A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los doce meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los tres años de iniciados los trabajos.

Art. 4º El concesionario incurrirá en una multa de 10.000 pesos moneda nacional si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 5° El trazado de esta línea deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6° Esa concesión se sujetará en un todo á la ley número 5815, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 7° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4° de la ley número 5315, la cantidad de pesos 25 por cada kilómetro de vía, si el depósito no se efectuare dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que refiere el artículo 4° de la ley número 5815, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida en el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 8o Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre de 1908.

Emilio Mitre—J. Barraquero—M. Carlés—M. Van Gelderen Marcial R. Candioti.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Este es un ramal de la misma línea, que se ha concedido hace un momento, del Pozo del Molle al Rosario. Atraviesa una región muy rica y poblada de la provincia de Santa Fe y va en dirección á Santo Tomé. Repetiría el mismo informe que he dado respecto de la línea principal. De manera, que ahorro á la cámara el trabajo.

—Se aprueba en general y particular el proyecto en discusión.

48

AVENIDA

ENTRE TUCUMÁN Y TAFÍ VIEJO

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por los señores diputados Terán y López Mañán, sobre construcción de una avenida de veinte metros de ancho que una la ciudad de Tucumán con el pueblo de Tafí Viejo, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 18 de 1908.

Emilio Mitre—M. Van Gelderen —M. Carlés — Marcial R. Candioti

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo invertirá hasta la suma de doscientos cincuenta mil pesos en la construcción de una avenida recta de veinte metros de ancho que una la ciudad de Tucumán con el pueblo de Tafí Viejo.

Art. 2° Declárase de utilidad pública y sujetas á expropiación de conformidad á la ley de la materia, las zonas de terreno indispensables para la construcción de la referida avenida.

Art. 3° El gasto que demande la ejecución de la presente ley, se hará de rentas generales con imputacion á la misma.

Art. 4° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Julio M. Terán—Julio Lopez Mañán

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Siguiendo la norma invariable de conducta que se ha trazado la comisión de obras públicas, informare sintéticamente este proyecto.

Se trata de una avenida de veinte metros de ancho que une la ciudad de Tucumán con el pueblo de Tafí Viejo, donde están establecidos los talleres del ferrocarril Central Norte y al lado de los cuales se levantan majestuosas villas veraniegas de suma importancia.

Los trabajos consisten en un paso á nivel en la vía del ferrocarril Central Norte; en dos puentes, uno sobre el ferrocarril Buenos Aires y Rosario; en la expropiación de veinte hectáreas, más ó menos, aforadas á razón de mil pesos cada una; y en la remoción de tierra para hacer la avenida, todo lo cual está calculado en la suma de 250.000 pesos.

Este proyecto ha sido informado favorablemente por las oficinas técnicas.

Lo único que tiene que hacer notar la comisión, es que debe suprimirse la palabra *recta* del proyecto, porque haciendo la avenida recta, tendría un desnivel de más de 16 por mil, lo que podría ser inconveniente y aún perjudicial para los edificios que quedan sobre ella.

Por estas razones la comisión aconseja la aprobación del proyecto.

—Se vota en general el proyecto y es aprobado.

—En discusion el artículo 1°,

Sr. Ortiz de Rozas — Pido la palabra.

He votado en general el proyecto y voy á permitirme proponer á la comisión un agregado que considero conveniente.

Se trata en el proyecto de una avenida cuyo propósito ha enunciado el señor miembro informante.

Lo que yo propongo es también otra avenida, ó más propiamente un camino, pero un camino destinado á un comercio importantísimo como es el de Bahía Blanca con el puerto Ingeniero White, comunicados únicamente por ferrocarril; porque el camino que hay, ó lo que malamente se llama camino; son pantanos por los que no es posible transitar cuando llueve.

Entonces, propongo al final del artículo el agregado siguiente.

«Y 450.000 pesos para contribuir á la construcción de un camino adoquinado que ponga en comunicación la ciudad de Bahía Blanca con el puerto Ingeniero White, siempre que la municipalidad local y los propietarios de los terrenos linderos concurran con una suma igual.»

Se trata, como se ve, de que la nación contribuya con la mitad del costo de la obra.

De manera, pues, que no es una concesión enteramente gratuita. Aquel puerto, por otra parte, es uno de los más importantes de la república, y bien merece que la cámara le preste su apoyo, para que tenga un camino transitable que lo ligue á la ciudad de Bahía Blanca.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Yo le voy á facilitar al señor diputado por Buenos Aires la manera de hacer viable lo que propone.

En un caso análogo, tratándose de un proyecto sobre puerto en el Quequén el señor diputado Luro propuso un artículo para que se hiciesen estudios de un puerto de ultramar en Mar del Plata.

La cámara decidió, á fin de no superponer dos asuntos, tratar cada uno por separado.

Esto es lo que correspondería en este caso.

No hay oposición de mi parte para que sea incluído lo que propone el señor diputado; simplemente, hago notar que Bahía Blanca queda al sur de la provincia de Buenos Aires, y Tucumán queda al norte de la república. De manera que estaría sumamente distante un camino de otro.

Sr. Ortiz de Rozas—Sírvase leer el artículo el señor secretario.

Sr. Secretario Ovando—Dice así:

«El Poder ejecutivo invertirá hasta la suma de 250.000 pesos en la construcción de una avenida de veinte metros de ancho, que una la ciudad de Tucumán con el pueblo de Tafí Viejo; y 450.000 pesos para contribuir á la construcción de un camino adoquinado que ponga en comunicación la ciudad de Bahía Blanca con el puerto Ingeniero White, siempre que la municipalidad local y los propietarios de los terrenos linderos concurran con una suma igual».

Sr. Ortiz de Rozas—La circunstancia de que un camino sea en la región norte y otro en la del sur, no significa nada.

Lo positivo es esto: hace dos años que, con el señor Tornquist, presentamos un proyecto análogo á éste. Se trata de una obra de verdadero interés público nacional, no de una obra de embellecimiento ó de mejora en una localidad determinada, y ese proyecto ha dormido no sé en las carpetas de qué comisión.

Entonces, me parece que es la oportunidad de subsanar ahora esta omisión: de dotar á uno de los puertos más importantes que tiene la república, de un camino viable, por donde puedan llevarse mercaderías, sin necesidad de estar sujetos al uso exclusivo del ferrocarril.

A esto está encaminado el agregado que propongo. No entorpece nada, ni hay, sobre esta sanción que vamos á dar ahora, ninguna otra del Senado que pueda dar lugar á que tenga el proyecto que volver allí.

¿Acepta la comisión el agregado?

Sr. Van Gelderen — Sí, señor; la comisión acepta.

Sr. Ortiz de Rozas—Agradezco: es una buena obra.

Sr. Presidente — Entonces, queda aceptado el artículo propuesto por la comisión y también el agregado.

—Se lee el artículo 2°.

Sr. Van Gelderen—Debe decir «de las referidas».

Sr. Presidente—Queda aprobado el artículo con esa modificación.

—Los artículos 3° y 4° son de forma.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

49

VISTAS FISCALES

Sr. Presidente—Corresponde tratar ahora el asunto referente á la moción del señor diputado del Barco.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado, por el que se autoriza al Poder ejecutivo para subscribirse á trescientos ejemplares del cuarto tomo de las «Vistas fiscales» del doctor Jerónimo Cortés; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, julio 14 de 1908.

Lucas Ayarragaray.—Pastor Lacasa.—Ponciano Vivanco—A. Carbó.—J. M. Alvares.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para subscribirse á trescientos ejemplares del 4° tomo de las «Vistas fiscales» del doctor Jerónimo Cortés, á razón de ocho pesos moneda nacional cada uno, editado por los señores Domenici y Cía.

Art 2° Este gasto se hará de rentas geneles con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino en Buenos Aires, á 27 de junio de 1908.

José E. Uriburu.
Adolfo J. Labougle.
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

La comisión de instrucción pública ha despachado favorablemente este proyecto del honorable Senado, porque se trata de las vistas fiscales del doctor Jerónimo Cortés, de este jurisconsulto que es de los más notables que el país ha tenido, y su obra en un monumento en la jurisprudencia nacional.

Creo que esto bastará para que la honorable cámara preste su sanción al proyecto que se ha leído.

Sr. Presidente—Se votará en general.

—Se vota y resulta afirmativa.

—En particular es también aprobado.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

50

CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS

EN CATAMARCA

Sr. Presidente—Corresponde tratar el asunto sobre el cual ha hecho moción el señor diputado Castro.

A la honorble Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por los señores diputados Castro y Maza sobre construcción de caminos en la provincia de Catamarca; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción, substituyendo la suma de 60.000 pesos que figura en el artículo 2° por la de 92.000 pesos.

Sala de la comisión, septiembre de 1908.

Emilio Mitre.—M. Van Gelderen.—Marcial R. Candioti.—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo mandará construir en la provincia de Catamarca los siguientes caminos: uno de herradura que vaya desde el Portezuelo ó Santa Cruz hasta Albigasta pasando por las poblaciones principales de la Sierra, con un ramal hasta la Villa de «El Alto»; otro también de herradura, desde Zancas hasta la Villa Arcarti, y un tercero, que deberá ser para carros, desde Icaño á Yerba Buena.

Art. 2° Destínase á los objetos del artículo anterior la suma de sesenta mil pesos moneda nacional ($ m/n 60.000) que deberá pro-

verse de rentas generales, hasta tanto se incluya esa suma en el presupuesto general.

Art. 8° Comuníquese, etc.

Javier Castro—D. Maza.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Se calculaba que los tres caminos á que se refiere el proyecto en discusión y que deben construirse en la provincia de Catamarca, pudieran costar 60 000 pesos solamente. Pero la comisión ha recogido informes de las oficinas técnicas, y ha encontrado que su precio es más elevado en razón de la naturaleza de las regiones que cruza. Por eso aconseja la modificación de la suma elevándola á 92.000 pesos, porque la obra completa no podría hacerse con menor cantidad.

Sr. Presidente—Se votará el despacho de la comisión.

—Se aprueba en general y en particular.

Sr. Presidente—Queda sancionado y se levanta la sesión.

—Son las 7 p. m.

SEPTIEMBRE 26 DE 1908

49ª REUNIÓN. 26ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Barraza, Bejarano, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carles (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Escobar, Ferrar, Fries, Galigniana Segura, García (A.), Garrido, Gigena, Goenaga, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, Luro, Martínez, Méndez Casariego, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Pinero, Revilla, Rivas, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Terrosa, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zabala, Zavalía.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Alsina, Alvarez, Carlés (C.), Costa, Crespo Drago, Fernández, García (L.), Gonnet, Guido Lavalle, Ibáñez, López, López Mañán, Roca, Ruiz Moreno, Varela.—**Sin aviso:** Campos, Fonrouge, Freyre, García Vieyra, Maza, Meyer Pellegrini, Mugica.

SUMARIO N.º 49

1

Aprobación del **acta** de la sesión anterior.

2

Comunicaciones del Senado.

3

Despacho de los comisiones.

4

Diversas **peticiones particulares.**

5

Proyecto de ley, por los señores diputados P. Vivanco y G. del Barco, instituyendo un **conservatorio nacional de música** en Córdoba.—Se aprueba sobre tablas.

6

Proyecto de ley, por el señor diputado Pedro O. Luro, declarando no comprendido en las prohibiciones de la ley número 2786 el **tiro á la paloma.**

7

Proyecto de resolución por el señor diputado E. E. Oliver y otros, autorizando á la presidencia de la cámara á mandar practicar los estudios necesarios para mejorar la **acústica del recinto de sesiones.**

8

Proyecto de ley, por el señor diputado Pedro O. Luro y otros, autorizando al Poder ejecutivo á contribuir á la construcción del **camino general de la Capital á Bahía Blanca.**

9

Aprobación de un proyecto de ley relativo á la adquisición de la **biblioteca** del doctor Martín García Mérou.

10

Fijación de día para tratar el despacho de la comisión especial en el proyecto de ley

referente á las tarifas de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino.

11

Aprobación de diversos despachos de la comisión de peticiones referentes á pensiones.

12

Aumento de pensión á la señora Berta N. de Soldano.

13

Aumento de pensión á la señora María A. de Ruybal.

14

Corrección de un error en el proyecto de ley acordando pensión á las señoritas Rosario y Concepción Lotero.

15

Consideración del despacho de la comisión de obras públicas, en el proyecto de ley sobre construcción de un ferrocarril eléctrico subterráneo en la Capital.

—En Buenos Aires, á 26 de septiembre de 1908, el señor presidente declara abierta la sesión á la 4 y 10 p. m., con asistencia del señor ministro del interior don Marco Avellaneda y de obras públicas don Ezequiel Ramos Mexía.

1

ACTA

—Al leerse el acta de la sesión anterior dice el

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Dada la extensión del acta, que abarca varias reuniones, creo que sería conveniente autorizar á la presidencia para que la revisara, y si la encontrase conforme, la aprobase.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento, así se hará.

2

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley autorizando al señor Mario Seeber á construir una línea férrea de Buenos Aires á Bahía Blanca.—(*A la comisión de obras públicas.*)

—Proyecto de ley acordando un subsidio á los hospitales San Martín del Paraná y de Clínicas de Tucumán.—(*A la comisión de obras públicas.*)

—Proyecto de ley sobre construcción de edificios escolares en la provincia de Salta y Corrientes. — (*A la comisión de obras públicas.*)

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á contribuir con 302.970 pesos á las obras de la iglesia metropolitana de la Capital.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta la suma de pesos 87.443.68 en la adquisición de la propiedad que ocupan en el territorio de Formosa las oficinas de la gobernación y juzgado letrado. (*A la comisión de presupuesto.*)

—Proyecto de ley aumentando la jubilación del doctor Jose García Fernández.—(*A la comisión de peticiones.*)

—Proyecto de ley acordando pensión á las siguientes personas:

Dolores y Teresa Milicua, viuda é hijos del doctor A. S. Delachaux, María Teresa G. de Las Heras, Azucena Ortíz de Maldonado, Casiana Hunter de Calderón, Josefina L. de Bullinos, Juan José Biedma, Alfredo Delferriére, Juan Gutiérrez, Victorina L. de Videla, Clorinda C. de Cevallos, Carmen E. de Alzomara, Juana Iturran de Chopitea Catalina y Juana Maxwell, Pastora S. de Hernández é hijas solteras, Z. Bennati, Cándida L. de Courtois, Ninfa Luna de Palavecino, Delia Gómez de Quiroga, Urbana Espejo de Mendioroz, Manuela Sánchez de Arias, Carlos N. Lereggio, Dolinda Clementina y Belermina Laspiur.—(*A la comisión de peticiones.*)

SANCIÓN DEFINITIVA:

—Proyecto de ley ampliando en 212.000 pesos varios ítems del anexo E. del presupuesto vigente.

—Proyecto de ley disponiendo la inversión de 250.000 pesos en la compra de terrenos para la construcción de un edificio en San Juan destinado á oficinas nacionales.

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir 8.358,20 pesos en el pago de terrenos expropiados al señor José A. Cardinalis.

—Proyecto de ley disponiendo que las pensiones que gozan los deudos de los guerreros del Brasil sean equiparadas á las de los guerreros del Paraguay.

—Proyecto de ley abriendo un crédito al ministerio de guerra por 285.589,67 pesos.

—Proyecto de ley abriendo un crédito al ministerio de relaciones exteriores y culto por pesos 48.439,97 moneda nacional y 832,90 pesos oro sellado.

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta 450.000 pesos en el pago de los certificados de construcción del hotel de inmigrantes de la Capital.

—Proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de justicia é instrucción pública por 75.851.80 pesos.

—Proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de guerra por pesos 105.801,83.

—Proyecto de ley abriendo un crédito al ministerio de justicia por 42.510,81 pesos para racionamiento de presos en las cárceles de las gobernaciones nacionales.

—Proyecto de ley acordando las siguientes pensiones: Arminda Villegas Esquivel de Acosta, Luisa García, Ernestina Agrelo de Sagastizábal, Mercedes Berutti de Ruiz, Carmen Urdapilleta de Gondra é hijas solteras, Juana Correa de Thiriot é hijas solteras, Angélica Vega, María Luisa y María Dolores Gabino, Martina Ojeda de Tornú é hijas menores, Clara Castillo.

3

DESPACHO DE LAS COMISIONES

ESPECIAL DE TARIFAS FERROVIARIAS:

—Se expide en el asunto encomendado á su estudio.

AUXILIAR DE PRESUPUESTO:

—Proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda por 80 860,55 pesos.

—Proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de marina por pesos 69.814,53 moneda nacional y pesos 418 50 oro

PRESUPUESTO

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir 4 100 pesos moneda nacional en el pago del personal nombrado para atender el servicio de bañaderos garrapaticidas.

OBRAS PÚBLICAS:

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á contratar con los señores Otto Franke y compañía la construcción y explotación de un ferrocarril eléctrico en la Capital.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

4

PETICIONES PARTICULARES

—Vecinos del pueblo de Moreno (Buenos Aires) solicitan que el tranvía eléctrico del ferrocarril Oeste termine en esa localidad.—(*A la comisión de obras públicas*).

La comisión pro-centenario, de Posadas, solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La biblioteca popular del Azul (Buenos Aires) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: Manuel y María Luisa Pizamiglio, María H. de Pordelanne y Barrios.—(*A la comisión de peticiones*).

5

CONSERVATORIO DE MÚSICA

EN CÓRDOBA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Institúyese en la ciudad de Córdoba un conservatorio nacional de música.

Art 2.° La enseñanza se efectuará en siete años conforme al siguiente plan de estudios:

1.° Ramos obligatorios, teoría musical, solfeo, piano, armonía, contrapunto, fuga y composición.
2.° Ramos facultativos: canto, instrumentos de cuerda, de madera y de metal.

Art. 3.° Los cinco primeros años conferirán por pruebas previas anuales y generales, el título de profesor instrumental. El curso completo de a escuela, en iguales condiciones, conferirá el título de profesor de música.

Art. 4.° Destínase de rentas generales de la nación la suma de.... para la instalación del conservatorio y su funcionamiento en 1909. Sus gastos anuales serán incluídos en los presupuestos sucesivos.

Art. 5° Comuníquese, etc.

Ponciano Vivanco. — *G. del Barco.*

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

La escuela profesional de música se instituye en cumplimiento del deber que tiene el estado de amparar las artes.

Los individuos aislados no son bastante poderosos para suplirlo en esta función difícil y costosa. Disminuidas sus iniciativas y sus actividades, por las absorciones colectivas que organizan la sociedad y su gobierno, ellos no pueden procurar estos altos fines de civilización, sino subordinándolos á sus intereses egoístas, vale decir, rebajándolos. Así, cuando la imprevisión, característica de nuestra política, neglige estos grandes propósitos, el industrialismo privado se los apropia y los deprime al nivel de las ventajas inferiores que persigue. Tal es, en efecto, el espectáculo que ofrece, salvo algunas excepciones, la actual enseñanza de la música, convertida en un negocio subalterno, donde las aspiraciones se reducen al dinero, los ideales al aplauso y la obra social por excelencia, á las camaderías de mutuo bombo y de la mistificación pública. En este cuadro humillante para nuestra intelectualidad, el arte, sus nobles formas y sus benéficas virtudes, queda relegado al bolsillo, á la gacetilla y á la mentira, en un proceso de abyecta venalidad. De esta suerte, sus influencias educadoras, su profunda acción moral, todas sus elevadas significaciones de cultura son energías perdidas para el bien y el progreso de la república. Es, por tanto, un deber primordial del gobierno y de los poderes que lo constituyen, recogerlas, dirigirlas y aplicarlas á sus destinos supremos de perfeccionamiento.

Entre todas las artes, la música, desinteresada por esencia, requiere una protección eficaz. Sus efectos sobre la naturaleza humana se extienden hasta los límites mismos de la razón y del sentimiento, para insinuarse y confundirse entre los de la poesía y de la religión. Cualquier interpretación filológica, metafórica ó simbólica de los mitos primitivos, le asigna este valor trascendental.

La crítica moderna explica estas personificaciones elementales de todos los movimientos del alma, que gradúan sus ascensos desde la emoción hasta el misticismo. Por el oído, el más intelectual de los sentidos, el sentido que en el análisis metafísico despierta al tiempo, penetra en el espíritu como una representación del mundo, á la vez inteligible é inexplicable, ajena á la realidad de las imágenes y confundida en la última abstración de las ideas. Es así una lengua eminentemente universal, que expresa con la amplitud y la precisión de la verdad, el ser mismo, en lo más recóndito y en lo más expansivo, como una exteriorización del Verbo, donde se suman las ideas de Platón, los números de Pitágoras y la voluntad de Schopenhauer.

Estos principios explican su doble carácter social, como agente civilizador y como revelación de cultura. Debemos ejercitar el primer concepto, que implica desenvolvimiento, enseñanza, y en último término, educación, para aproximarnos al segundo, de que nos separa una distancia tan grande, como la diferencia histórica entre un pueblo recién ó apenas organizado y una sociedad ya modelada sobre formas hereditarias. Salvo la excepción, el feliz accidente de un genio particular, no podemos pretender, sino como alejadísimo propósito, la producción de la obra de arte musical, en aquel concepto de revelación de cultura, á que no hemos llegado. Es en el de agente civilizador, como ella nos importa de nuestro punto de vista político, desde donde no percibimos sino necesidades escolares, de todo orden. La enseñanza, ó mejor dicho, el aprendizaje, ha de ser la primera etapa de nuestra evolución mental colectiva, si ha de desarrollarse en una línea lógica, ya trazada por la observación filosófica.

El conservatorio proyectado inicia ó renueva, después de los anteriores fracasos, la acción del gobierno en ese sentido. Tiene por objeto preparar maestros de música, cuyo éxito profesional dependa de su competencia, no de su título. Por esta consideración, el proyecto no trata de diplomas, papeles oficiales desacreditados, sino de un plan de estudios, el más sencillo y el más realizable, entre los vigentes, en establecimientos de este género.

Más tarde, cuando la administración municipal de esta ciudad, comprenda que el teatro Colón no es un edificio construído para aumentar las rentas de la comuna, ni otras rentas menos respetables, entonces habrá llegado la oportunidad de pensar en una academia nacional de música. En tanto, una simple escuela de música en la Capital, donde tantos conservatorios encarecen el servicio doméstico, sucumbiría bajo sus rivalidades mezquinas, pero influyentes, sin satisfacer la sentida necesidad de formalizar la enseñanza musical. Esta circunstancia determina su fundación en Córdoba, donde nuestra antigua uni-

versidad ha creado un ambiente propicio al estudio, elemento previo en toda empresa de adelanto intelectual.

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública.

6

TIRO Á LA PALOMA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Declárase no comprendido en las prohibiciones del artículo 1° de la ley número 2786 el deporte conocido bajo el nombre de «tiro á la paloma», practicado en diversos stands de la república.

Art. 2°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Pedro O. Luro.

Sr. Luro—Señor presidente:

El deporte del tiro á la paloma ha nacido en Inglaterra, el país en que la protección á los animales ha sido materia de una legislación prolija y severa. Ello importa decir que no se ha considerado en ningún momento como violatorio de esa legislación el ejercicio del tiro de escopeta en la forma en que se practica por ese deporte. Londres tiene sus dos grandes centros de pigeon-shooting el Hurlingham Club y el Gun Club. Muchas grandes ciudades inglesas y los principales balnearios mantienen sus stands en plena actividad.

París tiene en el punto céntrico de su hermoso Bois de Boulogne, el aristocrático local destinado á este deporte y si se recorrieran sus libros de concursos podrían verse registrados en ellos los nombres de más antiguo abolengo de la Francia, Burdeos, Marsella, Trouville, Biarritz, reunen con frecuencia en sus stands las escopetas de mayor fama en Europa, y no hay más que abrir las revistas sportivas en los meses de enero á abril para ver que Monte Carlo congrega durante la temporada alrededor de 400 tiradores que figuran en sus respectivos países como los más diestros en el varonil y saludable sport.

Hace apenas dos años que el diputado autor de este proyecto se encontró en los grandes concursos de tiro celebrados en Milán con motivo de la exposición, teniendo la gran satisfacción de ocupar el tercer puesto entre 170 tiradores disputando un premio dado por el rey de Italia.

Bélgica, Portugal, Austria, España, para no citar sino los países en cuyos stands he figurado en diversos concursos y campeonatos, tienen rigurosas leyes de protección á los animales, y mantienen no obstante este deporte que se considera como una forma de la caza, tendiente á conservar por medio de un ejército al aire libre el brazo agil y el ojo certero.

A fin de no dar lugar en razón de la vaguedad de la ley número 2.786 de protección á los animales, á que se incluya entre sus prohibiciones el tiro á la paloma, he presentado este proyecto de un solo artículo como complemento de la solicitud del señor presidente del Pigeon club, doctor Eduardo Peña, en la que pide la aclaración de dicha ley.

—Pasa el proyecto á la comisión de legislación.

7

ACÚSTICA

DEL RECINTO DE SESIONES

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Artículo 1.° Autorízase á la presidencia de esta honorable cámara para que durante el receso haga practicar los estudios que considere necesarios á fin de mejorar en cuanto sea posible las condiciones acústicas del recinto.

Art. 2.° El gasto que se ocasionare con motivo de este estudio, ó los medios que se emplearen para conseguir el propósito, se abonará con fondos de secretaría, hasta tanto se incorpore al presupuesto de la cámara la partida correspondiente.

Eduardo E. Oliver.—Juan Carlos Crouzeilles.—Carlos Meyer Pellegrini—Eduardo Castex.—M. Orzábal.—C. Vocos Giménez.—José Fonrouge.

Sr. Oliver—Pido la palabra.

Este proyecto, con el que no voy á ocupar sino muy brevemente á la honorable cámara, tiene verdadera importancia...

Varios señores diputados—No se oye.

Sr. Vivanco—Porque se trata de la acústica. (*Risas*).

Sr. Presidente—Tengan la bondad de no interrumpir los señores diputados porque no se oye al orador. (*Risas*).

Sr. Oliver—Por eso es bueno el proyecto.

Tiene verdadera importancia el asunto, y merece que la honorable cámara le preste un momento de atención.

No creo que sea necesario extenderse en muchas consideraciones para fundar el proyecto que acaba de leerse. Me parece que basta enunciar la idea de hacer algo en el sentido de mejorar las pésimas condiciones acústicas de este recinto, que parecen calculadas para que no se oiga, y que nos colocan en la deplorable situación de tener que estar constantemente preguntando y haciendo repetir, so pena de quedarnos en ayunas, como vulgarmente se dice.

Creo, pues, que la cámara ha de prestar complacida su aprobación á esta iniciativa. Pero mi objeto principal no es fundarlo, sino pedir que se trate sobre tablas, porque como él lo dice, la presidencia se ocupará durante el receso de estudiar este asunto, y se malograría el propósito si no se resolviese ya.

Por otra parte, no ocupará mucho tiempo á la cámara, pues sólo requiere una sencilla votación.

Estas son las razones que tengo para pedir á la cámara que lo trate con preferencia á cualquier otro asunto.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

Sr. Presidente—Está en discusión en general el proyecto de resolución.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota en general el proyecto y es aprobado.
—En discusión el artículo 1°.

Sr. Piñero—Que se agregue: «y las instalaciones sanitarias é higiénicas de la casa». (*¡Muy bien!*).

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo con el complemento higiénico. (*Risas*).

—Se vota y es aprobado.
—El artículo 2° es de forma.

8

CAMINO GENERAL Á BAHÍA BLANCA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder Ejecutivo de la nación contribuirá á la construcción del camino general á Bahía Blanca tomando su punto de arranque en el límite de la Capital federal en Avellaneda y pasando por Cañuelas, Lobos, Del Carril, Saladillo, General Alvear, Tapalqué, Azul y Tandil.

Art. 2° Fíjase para esta contribución la cantidad de trescientos mil pesos moneda nacional pagadera en cuotas semestrales de cien mil pesos ó en los títulos de propiedad de la nación creados por la ley 4301 con destino á diversos caminos de la república.

Art. 3° Las entregas á que hace referencia el artículo anterior serán hechas al gobierno de la provincia de Buenos Aires, ó al Touring club argentino en caso que dicho gobierno resolviera confiar á esta institución la dirección de la obra. En este caso las entregas se harán contra certificados de trabajos visados por el departamento de ingenieros de la provincia.

Art. 4° Comuníquese, etc.

Pedro O. Luro—A. C. Escobar—Eduardo S. Acosta—M. Van Gelderen—V. Peña—M. Ruiz Díaz—Mariano Orzabal.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Pienso ocupar solo por un minuto la atención de la honorable cámara.

La obra de los caminos generales y regionales parece haber entrado en un período de evolución, que será, seguramente, de resultados positivos. La provincia de Buenos Aires sancionó en septiembre del año pasado una ley ordenando la reconstrucción de sus tres grandes caminos generales, reconstrucción que se proyecta hacer sobre bases nuevas, respondiendo al concepto europeo de los caminos; anchura relativa, buenos materiales y prolija conservación de los mismos por el manteni-

miento constante de camineros en su trayecto.

Por el decreto complementario de enero 18 de este año, la provincia recomendó la acción patriótica del Touring club argentino, señalándola como capital y eficiente en esta obra considerable y benéfica.

El proyecto que tengo el honor de presentar con mis distinguidos colegas que lo subscriben, tiene por único fin solidarizar á los poderes públicos de la nación con una iniciativa cuyos resultados han de traducirse en la construcción de la carretera tipo en las condiciones en que la experiencia de cien años de la Europa la aconseja. Esta contribución es, por cierto, bien modesta para tan grandes fines, pero servirá para señalar un punto inicial á esta evolución en que el proyecto y el propósito que lo informa son concordantes con los deseos de pueblos y gobiernos, en la aspiración común de modificar fundamentalmente las deficiencias de nuestra vialidad.

Dejo con esto fundado el proyecto, y ruego á mis honorables colegas quieran prestarle su apoyo para que pase á comisión.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

El proyecto presentado por el señor diputado Luro es sumamente sencillo y no necesita pasar á la comisión de obras públicas, por lo que me permito hacer moción en el sentido de que sea tratado sobre tablas.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

Sr. Presidente—Está en discusión el proyecto informado.

—No haciéndose observación, se aprueba en general.

—Son aprobados sin observación los artículos 1º, 2º y 3º.

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Era para pedir que se votara por partes el artículo 3º.

Sr. Presidente—Ya está votado.

Sr. Secretario Sorondo—El artículo siguiente es de forma.

9

BIBLIOTECA

DEL DOCTOR M. GARCIA MEROU

Sr. Presidente—Se va á tratar el asunto indicado por moción del señor diputado Carlés y que no se sancionó en la sesión anterior porque no se encontraba el expediente respectivo, referente á la adquisición de los libros que pertenecieron al doctor García Merou.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para adquirir los libros de las dos bibliotecas que pertenecieron al doctor Martín García Merou, en la suma de cincuenta mil pesos nacionales.

Art 2º Las bibliotecas adquiridas por el artículo anterior serán agregadas á la biblioteca nacional.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Manuel Carlés

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

—Se aprueba en general el proyecto leído.

—Está en discusión el artículo 1º.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Ayer hemos sancionado un proyecto para adquirir la biblioteca que fué de don Juan María Gutiérrez, por 40.000 pesos. Me parece que en este caso no podemos exceder esa suma, si se tiene en cuenta el antecedente de que aquella biblioteca posee realmente libros de valor y una bibliografía americana de inmensa importancia, y que á pesar de haber sido tasada por el Poder ejecutivo en la cantidad de setenta mil pesos, nosotros la hemos avaluado en 40.000.

Creo, pues, que no podemos acordar mayor suma en este caso.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Como fuí uno de los autores de este proyecto, voy á darle al señor diputado, y por intermedio de él á la honora-

ble cámara, los antecedentes que se han tenido en cuenta para fijar la suma que él establece.

El proyecto habla de dos bibliotecas, porque una de ellas fué tasada en 30.000 pesos.

Sr. Piñero—La otra fué tasada en 70.000 pesos.

Sr. Carlés (M.)—Voy á contestar al señor diputado.

Una de estas dos bibliotecas se encontraba en el país; y la otra, es la que acostumbraba llevar este célebre escritor, hombre público argentino, para poder satisfacer todas las necesidades en el desempeño de las funciones diplomáticas que tuvo.

Una de estas bibliotecas fué calculada en 30 000 pesos; y la otra, la viajera diré así, se consideraba superior, no sólo por la calidad intrínseca de los libros que la componen, sino también por el número y por los datos que contiene. Y por lo menos, debe calcularse que vale 30 000 pesos, como la otra.

La proponente, creyendo no sólo satisfacer un interés particular, sino también propender á que el estado posea estos libros de difícil adquisición, redujo su precio procurando conciliar su interés particular con el inmenso beneficio que se haría á la comunidad, entregando estos libros para que estén á disposición de los que quisieran utilizarlos, sea en la biblioteca pública ó en la biblioteca del Congreso, según fuera el destino que se le diese.

Sr. Piñero—Las palabras del señor diputado me obligan á insistir en mi anterior indicación

No se trata de libros de difícil adquisición, sino de libros de dificilísima venta. El estado, al hacer esta adquisición, simula una pensión graciable á la familia de García Mérou. Me parece, entonces, que no podemos nosotros exceder el precio fijado ayer para la adquisición de la biblioteca del doctor Gutiérrez, sin cometer un error.

No voy á decir más.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Quiero hacer notar á la cámara, para que no quede bajo la impresión de las palabras del señor diputado...

Sr. Piñero—Me obligará á insistir...

Sr. Carlés (M.)—Así estaremos de retruco ó de contrapunto; porque me es muy satisfactorio, primero, dar á la cámara todos los datos que necesita, y segundo, contestar al señor diputado.

En la sesión anterior, tuve oportunidad de manifestar que cuando el Congreso hace adquisiciones de esta clase, no toma en cuenta para nada la persona del propietario sino simplemente el valor bibliográfico de la colección.

Autoridades como el bibliotecario general de la nación, el jefe adventicio de la sección bibliotecas populares, y más modestamente, en comparación á éstos, el que habla, aseguran que hay libros en la biblioteca de García Mérou de muy difícil adquisición, de tan difícil adquisición que la primera de las personas indicadas, en un informe que expidió, manifiesta que la existencia de estos libros es indispensable no sólo en una biblioteca general sino también en una biblioteca como la del Congreso, en la que requiere en cualquier momento comprobar datos geográficos, históricos, técnicos en sus diversas ramas, y sobre todo, datos de orden sociológico.

No me refiero ya á la impresión personal que haya podido causarme á mí esta biblioteca, sino á las opiniones de los técnicos especialistas que han informado sobre ella.

Nada más.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Para insistir en que la biblioteca de García Mérou no tiene libros de valor especial. Los libros que la forman son los corrientes, los que están en la bibliografía, volviendo algunos años atrás; no hay en ella ningún libro de valor sociológico ni de ningún valor que no se encuentre en venta en las librerías.

Me parece que no podemos desconocer la importancia que tiene una sanción de la cámara recaída en la sesión anterior, sobre un asunto de esta misma naturaleza.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Creo que ante esta situación podría proponerse un término medio aceptable, autorizando al Poder ejecutivo á gastar *hasta* cincuenta mil pesos, debiendo el ministerio de instrucción pública mandar practicar una tasación.

Sr. Carlés (M.)—Acepto la indicación del señor diputado por Tucumán, porque ella es menesterosa y viene á dirimir el conflicto de opiniones en que estamos el señor diputado por la Capital y yo. Con la palabra «*hasta*», se puede pagar desde un peso á cincuenta mil.

Sr. Piñero—Yo pediría que se estableciera la suma de 40.000 pesos, que es el precio que se ha fijado á la biblioteca del doctor Gutiérrez en la creen-

cia de que ha de ser agradable á la familia del señor García Mérou.

Sr. Presidente—Habiendo disidencia en cuanto á la suma, se votará primero el despacho de la comisión; en caso de que fuera rechazado, se votará con cuarenta mil pesos y en tercer término la fórmula del señor diputado Padilla.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Creo que no es la oportunidad de incluir en una ley este adverbio «hasta» para dar lugar á una vacilación muy grande entre los que tengan que hacer la estimación de los libros y la persona que debe venderlos. Desde el momento que ha habido una divergencia, que mi distinguido colega el señor diputado Piñero ha manifestado conformidad en que se fije la cantidad de 40.000 pesos, yo creo que esta suma debiera ser la que estableciera un término de comparación; porque si luego en vez de 40.000 pesos se le asignaran 25.000 resultaría un caso sin solución.

Yo he de votar por 40 000, si se pone á votación la suma.

Sr. Padilla—Creo que el autor del proyecto ha aceptado la modificación propuesta. De manera que corresponde votar eso.

Sr. Carlés (M.)—Sí, señor. He aceptado.

Sr. Presidente—En este momento el proyecto pertenece á la Cámara. De manera que debe votarse el artículo tal cual está redactado: con 50 000 pesos; y si no hay afirmativa para esta fórmula, se votará la cantidad aceptada por el señor diputado Piñero.

—Se vota el artículo en la forma propuesta por la comisión, y es rechazada.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo con la cantidad de cuarenta mil pesos.

Sr. Carlés (M.)—Permítame el señor presidente.

Como autor del proyecto he aceptado la limitación propuesta por el señor diputado por Tucumán, ruego á la presidencia que ponga á votación el artículo con la expresión «hasta cincuenta mil pesos». Si acaso la presidencia tiene dudas sobre este asunto, pido que consulte á la cámara.

Sr. Presidente—Muy bien.

La presidencia consulta á la cámara si ha de ponerse á votación el artículo modificado con el adverbio «hasta», como lo indica el señor diputado.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo en la nueva forma propuesta. Sírvase leerlo el señor secretario.

—El señor secretario lee:

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de cincuenta mil pesos en la adquisición de los libros de las dos bibliotecas que pertenecieron al doctor García Mérou.

Sr. del Barco—«Previa tasación», debe agregarse.

Sr. Presidente—¿Acepta el señor diputado?

Sr. Carlés (M.)—No, señor presidente, porque la palabra «hasta», ya indica el propósito que se tiene.

—Se vota el artículo en la forma leída y resulta afirmativa de 88 votos.

—Se aprueba el artículo 2°, sin observación.

—El artículo 3° es de forma.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

10

TARIFAS DE LOS FERROCARRILES

Sr. Veces Giménez—Pido la palabra.

La comisión de legislación despachó, después de un estudio meditado, el proyecto de fusión de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino. Este despacho se ha producido con el concurso de un estudio prolijo por parte de aquéllos que tenían ideas más avanzadas en contra de este proyecto, lo que significa indicar que el será de una fácil sanción en la honorable cámara.

También la secretaría ha dado cuenta hoy de haberse expedido la comisión especial de tarifas, presentando su despacho.

Como estos asuntos son tan importantes, siendo innecesario insistir en la importancia que tienen, dado que están vinculados á toda la riqueza del interior de la república, voy á hacer moción para que estos dos despachos se traten como primer asunto en la sesión del lunes.

—Apoyada suficientemente esta moción, se pone en debate.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Debo manifestar, señor presidente, la disconformidad del Poder ejecutivo respecto de la segunda parte de la moción del señor diputado por Santa Fe, y me fundo para ello en que una cuestión de la naturaleza de la que se trata, tan importante y delicada, no ha sido objeto de consulta al Poder ejecutivo, á tal punto que el ministro de obras públicas que usa de la palabra en este momento, no conoce ni el proyecto ni el despacho que ha tenido.

Siendo un asunto tan fundamental y que no es de urgencia, por otra parte, bien se podría esperar á que el Poder ejecutivo manifestara su opinión, tomando la participación que le corresponde.

La comisión nombrada para estudiar el asunto de las tarifas, se ha limitado á llamar al director de vías de comunicación, que ha podido traer y ha traído sin duda alguna su opinión personal, que no es la opinión del Poder ejecutivo, porque sucede muy á menudo que los ministros se encuentran en disidencia sobre puntos muy importantes con jefes de repartición del ministerio. Son los ministros los que deben traer al Congreso la opinión del Poder ejecutivo, no los funcionarios subalternos.

Por estas razones, dejo constancia de la oposición del Poder ejecutivo á que se trate el proyecto relativo á tarifas, porque no ha sido consultada su opinión en materia en que, á su juicio, debe serle pedida.

Sr. Vecos Giménez—Pido la palabra.

El proyecto que la comisión ha despachado es el mismo del Poder ejecutivo...

Sr. Ministro de obras públicas Me refiero á la segunda parte de la moción relativa á las tarifas de los ferrocarriles.

Sr. Vecos Giménez — Perfectamente.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Es efectivamente exacto que la comisión de tarifas no ha tenido la oportunidad de conversar con el señor ministro de obras públicas respecto de este asunto, porque se ha visto en la necesidad de apresurar su despacho para satisfacer los anhelos muy legítimos de numerosos gremios que se sienten heridos por la elevación de las tarifas ferroviarias. Debido á esta precipitación, se ha limitado también á formular no un despacho definitivo, sino un despacho que tiende á corregir lo más urgente é inmediato.

Para formularlo ha tenido en cuenta como antecedente los propios antecedentes del ministerio, que son impersonales, que se transmiten unos ministros á otros, que son el resultado del esfuerzo y del estudio realizados durante muchos años.

Con esa base de antecedentes ha procedido, no sin que antes haya pedido al señor ministro de obras públicas y por nota oficial, la presencia del funcionario director de vías de comunicación, que está muy al tanto de la tradición del ministerio, que podía traer su experiencia y opiniones para ilustrar los debates de la comisión.

Hubiera sido el deseo de ésta, sin embargo, así se lo manifesté al señor ministro de obras públicas antes de entrar á sesión, tener la contribución del señor ministro; pero con el objeto de presentar hoy mismo el despacho, ya para que sea tratado en este período, ó bien para que los gremios que están más interesados en su sanción puedan pedir su inclusión en la prórroga ó en las sesiones extraordinarias según el deseo así expresado, es que la comisión se ha puesto en el caso de adoptar este temperamento; y le pido al señor ministro quiera creer que la comisión hubiera escuchado con mucho gusto sus opiniones.

Sr. Ministro de obras públicas No pongo en duda las buenas intenciones de la comisión, pero me refiero al hecho.

Sr. Méndez Casariego—El hecho es exacto.

Sr. Ministro de obras públicas No he recibido llamado en forma alguna. Solamente recibí una nota pidiendo la presencia de un jefe de mi reparti-

ción que fué enviado de acuerdo con los deseos de la comisión.

Pero el ministro no ha manifestado opinión alguna ni puede tenerla, porque no conoce el asunto.

Sr. Presidente—Deseo saber si el autor de la moción insiste en ella ó la retira.

Sr. Vocos Giménez—Yo he hecho la moción porque me parecía el momento oportuno, y creía que, al tratarse el asunto, el señor ministro tendría ocasión de manifestar sus razones, ya sea de oposición, ó bien las que acaba de dar en este momento. Pero si se postergara más allá del lunes la sanción de este asunto, equivaldría á postergarlo indefinidamente.

Hay un gran interés público en que se trate. La elevación de las tarifas ferroviarias ha suscitado un clamor general en todo el país, y sería hacer obra patriótica resolver esta cuestión cuanto antes.

Insisto pues en mi moción.

Sr. Presidente—Continúa en discusión.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

La moción del señor diputado por Santa Fe ha sido perfectamente aclarada por el informe que ha dado el señor diputado por Entre Ríos.

Resulta de esa exposición dos cosas que, á mi juicio, inhabilitan á la cámara para ocuparse de este asunto: no ha sido consultado el Poder ejecutivo, por una parte, y por la otra el despacho ha entrado recién y los señores diputados no tienen conocimiento de él.

Todos los intereses que este asunto puede lesionar no han de ganar nada con que se trate en una forma apresurada; y al contrario todos tienen que ganar si se da tiempo á los señores diputados para empaparse en este importantísimo asunto.

Dejo así fundado mi voto en contra de la moción de tratarse sobre tablas este asunto, y en cambio formulo la moción de que se señale una de las sesiones que faltan todavía,—la del lunes creo que está destinada á tratar otros asuntos,—la del martes, ó la del lunes mismo...

Sr. Vocos Giménez—Yo había indicado la sesión del lunes; estamos de acuerdo entonces.

Sr. Van Gelderen—Quiere decir que el lunes no habría materialmente tiempo. *(Risas)*.

Algunos señores diputados que tengo cerca de mí, oigo que dicen que estoy en contradicción. No, señor presidente, no estoy en contradicción; sostendré siempre que mañana, día domingo ningún diputado concurrirá. De manera que el lunes estaríamos siempre en las mismas condiciones. Entonces correspondería, como he dicho, estando la sesión del lunes destinada á tratar otros asuntos que tienen carácter urgente y que la cámara ya conoce, que se señale la sesión del miércoles próximo.

Sr. Pera (C. L.)—¿Con preferencia á todo otro asunto?

Sr. Van Gelderen—Sí, señor.

Sr. Presidente—¿Acepta el señor diputado el día fijado por el señor diputado por Tucumán?

Sr. Vocos Giménez—¿El martes?

Sr. Van Gelderen—El miércoles, con preferencia á todo otro asunto.

Sr. Vocos Giménez—Sí, señor presidente, acepto.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Yo debo manifestar que no estaré en condiciones de discutir este asunto ni el lunes, ni el miércoles.

La comisión ha necesitado dos años y ahora quiere que el ministerio de obras públicas, que es notorio que está sumamente ocupado en estos momentos, pueda resolver esta cuestión en cuarenta y ocho horas! Esto no es posible.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Simplemente para demostrar que la comisión ha hecho todas las diligencias posibles y tomado las medidas del caso á fin de que el señor ministro de obras públicas tuviese la participación más amplia en la confección y estudio del proyecto de ley sobre tarifas.

La comisión, apenas constituída, se dirigió por nota al ministerio de obras públicas, pidiéndole todos los datos que consideraba indispensables, colección de leyes y contratos, antecedentes de las concesiones especiales, memorias, balances, libro de distancias, tarifas, etc. Solicitó la presencia del señor director general de vías de comunicación para pedir y oír su opinión y explicaciones sobre la materia.

En cuanto á datos, llegaron poquísimos y todos ellos incompletos.

En cuanto al señor director de vías, contestó diciendo que la comisión no tenía derecho alguno para llamarlo directamente...

Se subsanó la deficiencia reconociendo que efectivamente podía haberse incurrido en deficiencia de procedimiento al dirigirse al señor Schneidewind por nota, en vez de hacerlo al ministerio, reiterándose la invitación oficial con todos los recaudos del caso.

Así se consiguió que se apersonase á la comisión el señor director de vías y comunicaciones, ó sea el asesor nato y técnico delegado en estos casos, profesor competentísimo á juicio del mismo señor ministro.

En la comisión el señor Schneidewind expresó su opinión categórica sobre el asunto, dándonos derecho á suponer que lo había consultado previamente con el señor ministro, antes de emitirlas en el seno de la comisión.

El señor ministro no ha podido entonces darse por completamente ajeno y extraño á los trabajos de la comisión.

Y como los datos no llegaban y las conclusiones del señor Schneidewind no concordaban con las leyes anteriores, pues aconsejaba la derogación de varias cláusulas de las mismas, la comisión tuvo que proceder al desempeño de su cometido en virtud de los informes propios y de las escalas que se habían hecho llegar hasta ella por el ministerio de obras públicas.

Entre los datos solicitados había algunos tan importantes como las constancias de la aceptación y reconocimiento de la personería jurídica de las diversas compañías.

De las veintinueve empresas que trabajan en el país no han llegado á poder de la comisión sino los datos relativos á unas doce ó trece.

Otros pedidos hechos en Julio no han sido contestados siquiera hasta la fecha por las oficinas del ministerio de obras públicas.

Se ve, pues, que si la comisión se ha encontrado á pique y en peligro de defraudar las esperanzas del público sobre este punto, de cuya solución, como ha dicho el señor diputado por Santa Fe, está pendiente el comercio y todas las industrias del país, no es por culpa por cierto de la susodicha comisión.

Esta se ha decidido á presentar su despacho siquiera cuatro días antes del receso, porque estas tarifas—que están matando á todas las industrias—han dado ya motivo hasta para la publicación de un folleto editado bajo la responsabilidad de la «Liga de la defensa comercial», folleto que lleva al frente este título sangriento: «*El país esquilmado*» por las tarifas agregué por mi cuenta «de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central argentino».

En ese folleto, señor presidente, se registra una nota de la Liga de defensa, nota dirigida al ministerio de obras públicas y en la que se solicita lo mismo que á la comisión, el pronto despacho de las medidas necesarias para atenuar y regularizar cuanto antes las tarifas.

La comisión se ha reducido á expedirse en parte sin dar por concluída la tarea, en vista del retardo de la negativa ó de la insuficiencia de los datos solicitados y que debían ser la base y materia de un complejo estudio, limitándose á aconsejar algunas medidas del momento, medidas que tienen por objeto principal el establecer ó acentuar la penalidad de las disposiciones penales vigentes, á fin de evitar que por complacencias ú otras causas, queden supeditados los intereses públicos al dictado más ó menos inofensivo é ineficaz de las oficinas que deben asesorar al ministerio de obras públicas.

Por estas razones, señor presidente, nos hemos expedido como lo hemos hecho, sin más fin que el de acallar los clamores y protestas que se han lanzado contra las tarifas fusionadas desde los cuatro vientos de la república entera.

La comisión desearía que se señalase un día cualquiera de los que quedan para tratar este asunto, y si ese día llega y el señor ministro cree que no es posible discutirlo con tanta precipitación, bien podía entonces y no ahora pedir su aplazamiento para incluirlo en la prórroga ó rechazarlo de plano, dando para ello las razones que tenga y que juzgue pertinentes, y entonces llegará el caso de que la cámara resuelva tratarlo inmediatamente, postergarlo, ó, siempre, de acuerdo con el señor ministro, rechazarlo.

Con estas palabras, dejo netamente explicado cuál ha sido la actitud de la comisión, que no ha procedido por sorpresa, que no ha querido prescindir de la opinión del señor ministro, ni del asesoramiento de las oficinas de su dependencia y que ha procedido de manera que pudiera formarse un criterio claro del asunto, no mereciendo los reproches que indirectamente le han sido dirigidos por el señor ministro de obras públicas.

Nada más por el momento.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Las últimas palabras del señor ministro me obligan á decir dos más.

Como he manifestado, hubiera sido muy agradable á la comisión especial de tarifas consultar la opinión del señor ministro, que para mí, personalmente, es de mucha autoridad

Sr. Ministro de obras públicas Muchas gracias.

Sr. Méndez Casariego—Pero de ahí á insinuar que las comisiones de la cámara no puedan expedirse ó que un despacho de dichas comisiones pueda tener un vicio, por el hecho de que no haya tenido el exequatur del Poder ejecutivo, hay gran distancia y rechazo la tesis.

Las comisiones piden los datos que necesitan del Poder ejecutivo y consultan su opinión, si creen que la opinión del Poder ejecutivo puede servir á formar el concepto de la comisión; pero en ningún caso, repito, creo que se necesi el exequatur del Poder ejecutivo ni de ninguno de los ministros para producir un dictamen.

Quiero dejar salvado esto que ha querido establecer el señor ministro: que el despacho de la comisión adolece de un pretendido vicio: no tener la opinión del ministro.

Sr. Anchorena—Pido la palabra.

Refiriéndose la moción del señor diputado por Santa Fe á dos asuntos distintos, pido que se vote por partes.

—**Apoyado.**

Sr. Presidente—¿Quiere repetir su moción el señor diputado, á ver cómo la descomponemos?

Sr. Vocos Giménez—Designar la sesión del lunes...

Sr. Van Gelderen—El señor diputado habia aceptado la sesión del miércoles.

Sr. Vocos Giménez—Tiene razón el señor diputado: la del miércoles, para que la honorable cámara se ocupe del despacho de la comisión de legislación sobre la fusión de los ferrocarriles y del despacho de la comisión especial de tarifas.

Sr. Presidente —¿Hasta ferrocarriles?

Sr. Anchorena—Sí. señor.

Sr. Presidente—Se votará.

—**Resulta afirmativa de 38 votos.**

Sr. Presidente —Se votará la segunda parte.

Sr. Vocos Giménez—Que sea tratado el miércoles el despacho de la comisión especial de tarifas.

—**Resulta afirmtiva.**

Sr. Presidente—Si señor, para tratar en la misma sesión el despacho de la comisión especial de tarifas.

10

MOCIÓN

Sr. Vivanco—Pido la palabra.

Hay un despacho de la comisión de legislación que se refiere á la ley de montepío civil.

Como se trata de una ley que efecta muchos intereses. y que por su naturaleza no puede admitir demora, me permito hacer moción para que la cámara trate ese despacho en la sesión del lunes.

—**Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.**

11

PENSIONES

Sr. Presidente—Corresponde ocuparse de las pensiones. Se comenzará por las que tienen sanción del Senado y despacho de la comisión, de acuerdo con una moción preexistente.

—**Se lee el primer despacho de la comisión de peticiones; y puesto en discusión, dice el**

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

La comisión de peticiones ha estudiado no solamente estos proyectos sobre pensiones que han venido en revisión del honorable Senado, sino también varias solicitudes particulares. Ha estudiado todo con el mayor esmero, y, respecto de lo que ha despachado favorablemente puedo asegurar que lo ha hecho con un espíritu estricto de justicia y equidad, como ha sido su norma de conducta en esta clase de asuntos.

Como sería una tarea un tanto fastidiosa para la cámara producir un informe respecto de cada uno de los despachos, me he considerado obligado á decir estas breves palabras como informe general; prometiéndole á la cámara que estoy pronto á dar todos los detalles necesarios respecto de cada uno de los asuntos que se van á discutir.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Están en el recinto los dos ministros que han sido expresamente llamados.

No quiero violentar la decisión de la honorable cámara de tratar las pensiones; pero sí quiero reiterar la moción que ya tuve el honor de formular, para que ellas fueran aprobadas en la misma forma que anteriormente; es decir, indicando los nombres y las cantidades á fin de que podamos entrar enseguida al asunto que motiva la presencia de los señores ministros.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento general, así se hará.

Se va á votar en general el despacho de resolución favorable á las pensiones que tienen ya sanción del honorable Senado.

—Se vota, y resulta afirmativa.

Sr. Piñero—¡Cómo afirmativa!

Se rectifica la votación y da el mismo resultado.

—Procediendo en la forma indicada por el señor presidente, se aprueban sin observación los siguientes proyectos:

CON SANCIÓN DEL SENADO

	$ m/n
Lucía Ochagavia de Abella, aumento de pensión	100
María B. de Abarcas	50
Carmen, Manuela, Eva é Isabel Allende	200
Dolores Barbeito	100
Emilia Lavalle de Batilana	100
Mercedes y Micaela Benítez	100
Rosa Porte de Benítez, aumento de pensión á	80
Julia Buzo de Castro é hijas solteras, aumento de pensión á	250
Concepción D. de Cavia, aumento de pensión á	150
Irene H. de Cieri	50
Saturnina Molina de la Colina	100
Josefa Derqui de Colodrero, aumento á	150
Mercedes J. de Cuenca, aumento á	300
María Mercedes y Victoria Leonidas Echagüe	150
Encarnación Lawson de Fragueiro	100
Lidia Becher de Frugone	100
Juan Gaibiso	180
Etelvina y Pastora Gándara Grimau, cada una	100
Luisa Laplane de González	120
Elvira S. de Gordillo é hijas menores	100
Sabina Granillo Posse, aumento á	200
Marcelina y Florencia Guerrero, aumento á	80
Leocadia A. de Hekk	70
Isabel Estela de Horton	60
Fermina H. A. de Igarzábal	150
Juana F. de Lara	100
Liberata A. de López	60
Remigia Alvarez de Mansilla, aumento á	100
Teresa González del Solar de Martínez Fontes	200
Felisa H de Merlo, aumento á	150
Manuela y María L., Amelia, Sara, Cora, Manuela y Laura Olazábal Gómez	250
Rosario P. de Ocampo	100
Magdalena L. de Pedevilla	150
Manuela P. de Ramírez	80
Máxima Quesada de Reina	300
María Collado de Rúa	60
Ercilia C. de Rufino é hijos menores	100
Elena Castro de Tolosa	100
Carmen M. Saravia de Valdez	150
Ludovica M. de Valdez	80
Viuda é hijos menores de don Julio Victorica	140
Ernestina O. de Voget	150
Adela S. de Young, prórroga por cinco años	
Beatriz Z. de Zuloaga	100

CON DESPACHO DE COMISIÓN

Carolina Bouness de Accame	200
María B. de Acosta Ahumada	80
Tomasa Agrelo de Agrelo, aumento á	90
Sofía Almeira	60
Nieves Rodríguez de Aguilar	100
Cecilia Schoo de Aráoz de Lamadrid	80
Encarnación F. de Aráoz de Lamadrid	60
Petrona C. de Baizán	60
Bernarda G. y Francisca G. de Balcarce	300
Aurora Barrera	60
Avelina Villa de Barrionuevo	60
Olegaria A. de Beltrán	200
Elisa D. de Brena	100
Ernestina Bueno	60
Augusta P. de y Etelvina G. Cáceres	150

	$ m/n
Lucrecia Centeno del Campillo..	200
Estela Segura de Campos	170
Angélica y Celina Caraballo......	100
María, Justa y Albertina Castro...	150
Clementina R. de Ceballos......	180
Dolores, Agripina y Leonor Esther Ceballos..........	150
Josefina C. de Centenari..........	80
Rosa P. de Constantino...........	830
Ruperta Rojas de Córdoba	80
Rita Córdoba de Córdoba...	150
María San Martín de Córdoba.....	150
Juan C. Costa	60
Ramona C. de Chiclana..........	100
Germán Díaz....................	60
Elena Arteaga de Domínguez, prórroga por 10 años	
Anunciación Díaz Rodríguez.....	80
Leonor, Herminia y María Doncel.	20
Carmen S. de Durañona...... ...	60
Julia Gache de Eguía..........	150
Aurelia S. de Escalada	150
Angela G. de Estrada	250
Mercedes Cabot de Fa...........	60
Amelia Pérez de Fuentes	200
Teresa B. de Gandulfo.......	100
Clementina, Mercedes y Pastora García..................	800
Magdalena T. de García..	200
Pascuala Ruperta García Osornio.	50
Dominga Retamar de González...	20
Jacinto González................	50
Querubina Gómez de Gómez......	70
Máxima T. de Gómez	80
Isabel Gorordo	50
Plácida F. de Gorostiaga	25
Ana Justina y Apolinaria Gil Reynoso.......	80
Sarela Plaza de Guerra..........	200
Eloisa P. de Guzmán...........	50
Fidela Dávila de Herrera........	90
Angela Riera de Hudson.........	50
Martina E. Iriarte....	150
Tomasa Olivera Lugones de Iturres............	100
Pedro Junco....	40
Justa Varela de Láinez......	800
Carmen Lanhoso O'Donell........	60
Máximo Ledesma	50
Dolores G. de Luque	150
Rosario y Concepción Lotero.	150
Josefa Cupertina Cortínez...... ..	70
Aurora L. Martínez	60
Celmira Araujo de Madariaga	180
Teresa Hornos de Martínez.......	300
Damiana, Candelaria y Dolores Méndez	200
Dionisia García de Molina........	60
Albeana R. de Montes......	80
Antonia García Mérou de Monzón.	200
Cirilo Morales	20
Rosario y Margarita Morales Gauna, á cada una....	100
Mariana Calderón de Moreno	200
Esteban Murga...	80
Evangelina Navarro Ocampo......	200

	$ m/n
Laura Olazábal........	250
Juana Contreras de Ortiz	80
Esther Córdoba de Oliva...........	200
Constancia Ordoñez...............	150
Lucía F. de Ortiz y Herrera.........	60
Carmen C. de Olmedo.............	80
Juana Outes......................	180
Dominga D. de Perón.........	150
Martina A. de Peralta	40
Maclovia Petrovich	100
Teodora, María, Ernestina y Juana Pizarro..........	250
Rosaura Salvadores de Planes.	60
Ubalda C. de Poledo........	150
Benita Ponce de León	80
Camila del Río de Racero..........	70
Emilia Villamayor de Racero.......	80
Isaura C. de Ramallo..............	150
Juana P. de Renaudière............	80
Victorina B. de Reynaud....... ...	50
Heraclia G. de Ríos	50
Luisa de la F. de Rocha..........	200
Tulia Ronchetti............... ..	80
Elena y Aurelia Rissetto.........	50
Rosa Rodríguez Olíden...........	100
Ercilia C. de Rufino é hijos menores.	100
María Arenas de Ruibal..........	800
Albina García de Ryan...........	100
Enriqueta Garrido de Saavedra......	100
Estela Gómez de Sáez.....	80
Arminda Santillán...............	100
Nemesio Santillán...............	40
Antonia Ll. de Santos Rubio.	50
Julia Saravia..................	150
Rosario S. de Sarmiento...... ...	200
Bertha P. de Soldani..............	150
María S de Siffredi...............	80
Felisa Wrigh de Silva............	80
Julia B. de Sueldo...............	150
Andrea M. Torres................	80
Jacoba Ugalde..................	100
Antonia del Valle y Jonte.........	200
Sinforiana Maciel de Vázquez.	80
Genoveva J. de la Vega.............	80
Isabel Vidal....................	180
María E., Dolores y Raquel Videla...	150
Rosario Castillo Videla......... ...	80
María Villarruel.................	100
Victoria A. de Villegas............	200
Isabel Wilkes............	60
Bernardina T. de Zavalla..........	100

12

PENSIÓN

BERTA N. DE SOLDANO

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Hay una pensión que ha quedado olvidada y acerca de la cual he conversado con los señores miembros de la comi-

sión de peticiones. Se trata de la viuda del ex comisario de policía de la Capital, doña Berta N. de Soldano. Esta pensión fué votada el año pasado con 180 pesos. Hago indicación para que se agregue á las sanciones recientes; será una más.

Sr. Presidente—Deseo saber si la comisión acepta.

Sr. Zavalla—La comisión acepta.

—Se aprueba esta pensión con 180 pesos.

Sr. Olmedo—Hago indicación para que estas sanciones sean inmediatamente comunicadas al Senado.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento así se hará.

13

PENSIÓN

MARÍA ARENAS DE RUIDAL

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Entre las pensiones leídas está la de la viuda del coronel Ruibal que se había fijado en 200 pesos. Los servicios prestados por aquel militar durante más de treinta años justifican la indicación que hago para que esta pensión se eleve á 300 pesos, si la comisión acepta.

Sr. Presidente—¿Acepta la comisión?

Sr. Zavalla—Sí, señor.

—Se vota y aprueba esta pensión con 300 pesos.

14

PENSIÓN

ROSARIO Y CONCEPCIÓN LOTERO

Sr. Bréard—Pido la palabra.

Probablemente por un error de copia en el despacho 305 se ha acordado pensión á la señorita Concepción Lotero y debe ser para las señoritas Rosario y Concepción Lotero.

Sr. Presidente—Se salvará el error.

15

FERROCARRIL

ELÉCTRICO SUBTERRÁNEO

Sr. Presidente—La cámara había resuelto fijar esta sesión para ocuparse especialmente del asunto del tranvía eléctrico subterráneo, invitando para concurrir á la cámara á los señores ministros del interior y de obras públicas, que se encuentran presentes.

Está en discusión.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorab e Senado, sobre construcción de un ferrocarril eléctrico subterráneo y el proyecto del señor diputado Mitre sobre el mismo asunto, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo á contratar con la compañía del ferrocarril Oeste de Buenos Aires, limitada, la construcción de una línea férrea de tracción eléctrica, desde las líneas del puerto de la Capital hasta empalmar con las del ferrocarril del Oeste en las cercanías de las calles Sadí Carnot, pasando en túnel por la Avenida Rosales, Paseo de Julio, bajada de la calle Rivadavia, plaza de Mayo, Avenida de Mayo, calle Entre Ríos, calle Rivadavia, plaza Once de Septiembre, calle Bartolomé Mitre y terrenos de propiedad particular y de la Compañía.

La construcción de esta línea se hará por cuenta del estado desde el empalme con las vías del puerto de la Capital, donde se harán las operaciones del intercambio hasta la alineación norte de la calle Bartolomé Mitre, pasando la plaza Once de Septiembre; y por cuenta del ferrocarril Oeste desde este último punto hasta el empalme en la calle Sadí Carnot.

Art. 2.° La línea será de doble vía entre la plaza de Mayo y el empalme en Sadí Carnot y de vía simple entre esta plaza y el empalme con las vías del puerto, pudiendo

el Poder ejecutivo de acuerdo con la empresa, duplicar esas vías en ambos trayectos, si más tarde lo consideraren necesario. El ancho de estas vías será de 1 metro 676.

Los niveles serán fijados por el Poder ejecutivo de manera que no se impida el buen funcionamiento de las instalaciones actuales de las obras de salubridad y de otras empresas particulares.

Art 3.° El proyecto completo será sometido por la compañía del ferrocarril del Oeste á la aprobación del Poder ejecutivo y deberá comprender además de los planos de las obras á realizar y presupuesto preventivo, que no excederá de cinco millones de pesos oro sellado, las especificaciones generales en las que se comprenderán la clase de tren rodante, peso de los rieles y accesorios, la intensidad y potencia de la corriente eléctrica, los servicios para caso de incendio y el plano general de construcción.

Art. 4.° Deberán construirse como mínimum cinco estaciones subterráneas, de las que tres corresponderán respectivamente á la plaza Once de Setiembre, á la casa del Congreso y á la plaza de Mayo y las otras dos se establecerán, una en la Avenida de Mayo y la otra en la calle Rivadavia. Las entradas y salidas de estas dos últimas, se establecerán dentro de las líneas de edificación, dejando libre las aceras.

Art. 5.° Los andenes de las estaciones subterráneas se comunicarán con el exterior por medio de escaleras, planos inclinados ó ascensores, si fueran necesarios.

En las plazas Once de Septiembre y de Mayo, así como frente á la casa del Congreso, la ubicación y extensión respectivas de estos accesos y estaciones serán determinadas de acuerdo entre la empresa y el Poder ejecutivo.

Entre cada dos estaciones, si distan entre sí más de cuatrocientos metros habrá salidas exclusivamente destinadas para casos de incendio, que deberán estar provistas de todos los elementos necesarios á ese fin, de acuerdo en un todo á lo que se acordara con el Poder ejecutivo.

Art. 6.° La compañía realizará la construcción por el precio de costo, sin obtener utilidad alguna, proveyendo los fondos necesarios por cuenta del gobierno, el que por medio de un representante verificará mensualmente la inversión de dichos fondos. Los desembolsos hechos por la compañía gozarán del 5 por ciento de interés anual, que será debitado en cuenta al gobierno.

Terminada la construcción y lista para ser entregada al servicio público, el capital del primer establecimiento quedará formado con todos los desembolsos que se hayan hecho, más los intereses durante la construcción.

Art. 7.° Las sumas necesarias para obras complementarias correspondientes á capital, aún después de entregada la línea al servicio público, estarán subordinadas al régimen del capital del primer establecimiento y formarán parte integrante del mismo.

Art. 8.° La administración y explotación de la línea estará directamente bajo la responsabilidad, vigilancia y control de la empresa del ferrocarril del Oeste de Buenos Aires, obligándose ésta en todo tiempo á conservar el ejercicio regular de los diferentes servicios, para que puedan responder satisfactoriamente, por la seguridad de los mismos y su densidad, á las exigencias del tráfico propio y al que resultare de las combinaciones que pudieran en el futuro acordarse entre el ferrocarril del Oeste y otras empresas. A estos efectos la empresa del ferrocarril Oeste de Buenos Aires se obligará á efectuar los gastos que en toda su extensión demanden estos servicios, á cuyo efecto llevará debidamente cuenta de la explotación de la línea en todos sus conceptos. A estos mismos fines la empresa acordará anualmente con el Poder ejecutivo la suma que sea necesario reservar para renovaciones.

Art. 9.° Mientras las entradas no alcancen á cubrir los gastos, las pérdidas se dividirán por mitad entre el gobierno y la compañía, debitándose anualmente á la cuenta del gobierno la suma correspondiente, con el interés de 4 por ciento anual.

Art. 10. Si el resultado de la explotación de las líneas diera utilidades, se dividirán igualmente por mitad entre el gobierno y la compañía.

La mitad correspondiente al gobierno se destinará á amortizar la deuda que tenga por déficit de la explotación.

Una vez cancelada esta cuenta, se aplicará dicha mitad de beneficios á la amortización del capital. Si las utilidades excedieran del 10 por ciento sobre el capital, ese exceso se aplicará íntegramente, en primer término á la cancelación de la cuenta déficit de explotación y liquidada ésta, á la amortización de la cuenta capital.

Cuando se haya amortizado la mitad de la cuenta de capital, las utilidades se dividirán en la proporción de 75 por ciento para el gobierno y 25 por ciento para la empresa. Cuando la cuenta de capital haya sido cancelada totalmente, corresponderá al gobierno el 90 por ciento de las utilidades y á la empresa el 10 por ciento restante.

Art. 11. La empresa del ferrocarril Oeste de Buenos Aires continuará con la explotación de la línea hasta tanto el gobierno haya cancelado toda la deuda originada á la empresa del ferrocarril del Oeste con respecto al capital invertido en la obra y á los resultados de la explotación, no debiendo ser menor de cincuenta años el término de la administración y explotación. Realizada la amortización del capital, la empresa tendrá preferencia para seguir explotando la línea en las mismas condiciones por veinte años más.

Vencido este término, la compañía del ferrocarril Oeste de Buenos Aires tendrá derecho de preferencia al arrendamiento de estas líneas si el gobierno no resolviera explotarla por su cuenta. La preferencia se le acordará sobre la base de la mejor oferta.

Art. 12 La empresa no podrá cobrar mayor precio para el transporte de pasajeros de Morón y estaciones intermedias á Plaza de Mayo y vice versa, que las tarifas ordinarias autorizadas para la misma sección hasta la estación Once de Septiembre; pero entre ésta y Plaza de Mayo y estaciones intermedias se autoriza la tarifa ordinaria de diez centavos moneda nacional curso legal por pasajero.

Por cada pasajero procedente de las estaciones comprendidas entre el empalme de Sadi Carnot y Vélez Sarsfield, se acreditará á la cuenta de explotación una parte del precio del respectivo pasaje proporcional al recorrido total del pasajero. A estos efectos la longitud de la vía subterránea se calculará en seis kilómetros.

Por cada pasajero procedente de estaciones afuera de Vélez Sarsfield hasta Morón y vice versa se acreditará á la cuenta de explotación diez centavos moneda nacional por pasaje de primera clase y cinco centavos por pasaje de segunda clase.

Art. 13. Las tarifas para carga, si la empresa resolviera hacer este servicio en el trayecto del empalme Sadi Carnot al puerto de la capital, se fijarán de acuerdo entre el Poder ejecutivo y la compañía.

Art. 14. La compañía se obliga:

1) A explotar con tracción eléctrica el trayecto expresado en el artículo 1º y á extender este servicio en su línea principal, de empalme Sadi Carnot hasta la estación Morón, á cuyo efecto se autoriza á la empresa para construir á su costo exclusivo, dos vías más entre Caballito y Morón, pudiendo la empresa colocar á bajo nivel estas dos vías y las que existen actualmente desde la cabecera oeste del Caballito y las cercanías de la calle Carrasco, al oeste de la estación Vélez Sarsfield.

2) A establecer entre la plaza de Mayo y Morón un servicio de trenes urbanos, sin cambio de tracción.

Art. 15. Declárase de utilidad pública á los efectos de su expropiación, la ocupación del subsuelo, terrenos y edificios de propiedad particular, cuya ocupación fuera necesaria para llevar á cabo las obras autorizadas por esta ley, así como también los terrenos y edificios necesarios para el ensanche de la cabecera este de la estación Caballito, de acuerdo con el plano definitivo que apruebe el Poder ejecutivo. Limítase, en general, á un máximum de veinticinco metros el ancho de la faja de terreno que se autoriza expropiar á uno y otro lado de la zona actual de la vía entre Caballito y Morón, pudiendo esta faja ensancharse hasta setenta metros en los casos especiales en que justificara la empresa ante el Poder ejecutivo ser necesarios para las obras que esta ley autoriza. Limítase igualmente á dos años el término durante el cual se podrán iniciar los juicios de expropiación correspondientes por la empresa del ferrocarril Oeste, que será autorizada al efecto por el Poder ejecutivo.

Art. 16. La empresa deberá firmar el contrato correspondiente dentro del término de cuatro meses contados desde la promulgación de la presente ley, depositando en el Banco de la nación argentina á la orden del Poder ejecutivo y en garantía del cumplimiento del mismo, la suma de $ 100.000 en dinero efectivo ó en títulos de renta nacional, la que le será devuelta cuando haya invertido en las obras el doble de dicha suma.

Art. 17. Los planos y estudios definitivos de las obras autorizadas por esta ley, serán presentados á la aprobación del Poder ejecutivo dentro de los doce meses de firmado el contrato, debiendo darse comienzo á dichas obras dentro de los seis meses siguientes á la aprobación de los planos y quedar completamente terminadas á los cuatro años de principiadas, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor debidamente justificada y declarada por el Poder ejecutivo.

Art. 18. Si la empresa no firmase el contrato, no presentase los estudios definitivos ó no diese principio á las obras dentro de los plazos establecidos, podrá el Poder ejecutivo declarar caduca la concesión con pérdida del depósito de garantía, salvo caso de fuerza mayor.

Art. 19. Por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos, la empresa abonará una multa de 5.000 pesos curso legal, que deberá depositar mensualmente en el Banco de la Nación á la orden del ministerio de obras públicas. Si el retardo en la terminación de la línea fuera de un año, el Poder ejecutivo podrá declarar caduca la concesión, salvo los casos de prórroga acordados por el mismo.

Art. 20. Tanto la construcción como la explotación de esta línea estarán sujetas á la ley de ferrocarriles número 5815 en cuanto no se oponga á la presente y á los reglamentos de policía é inspección, dictados ó que se dictaren, siempre que no sean contrarios á la presente ley. La empresa transportará gratuitamente, en cada tren, un agente de policía, un cartero de correo y un mensajero del telégrafo nacional.

Art. 21. Toda cuestión que se suscite con motivo de la aplicación ó inteligencia de esta ley y del contrato respectivo, será resuelta por un tribunal de tres árbitros arbitradores nombrados uno por cada parte, los que designarán un tercero en el momento de constituirse, para el caso de discordia. Cada parte pagará el honorario del árbitro que nombre y la mitad del tercero.

Art. 22. Cuando las utilidades de la explotación hayan extinguido la deuda del gobierno con la compañía y fenecido el término de la prórroga á que se refiere el artículo 11, la línea comprendida entre el empalme del puerto y el punto en que la vía abandona la calle Bartolomé Mitre (alineación norte) penetrando en la zona del ferrocarril

Oeste, pasará á ser propiedad de la municipalidad de la capital federal, debiendo la empresa concesionaria entregarla sin indemnización alguna y en perfecto estado de conservación con todas sus estaciones, usinas, salas de espera, vías y demás de que disponga para su regular funcionamiento, con excepción del material rodante que será de propiedad de la empresa del ferrocarril Oeste de Buenos Aires, y provisto por ésta.

Art. 23. Los gastos imprevistos que demande la ejecución de la presente ley serán imputados á la misma.

Art. 24. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 5 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Carlés.—J. Barraquero. — M. Van Gelderen.—Marcial R. Candioti.

Proyecto del señor diputado E. Mitre

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo á construir en la capital de la República una línea férrea de tracción eléctrica, de doble vía, que empalme por una extremidad con las vías férreas del puerto de la Capital, y por la otra con las vías del ferrocarril del Oeste en las cercanías de la calle Sadi Carnot, pasando en túnel por debajo de la Avenida de Mayo, Avenida Rivadavia, plaza Once de Septiembre y calle Bartolomé Mitre.

Art. 2°. La línea tendrá, por lo menos, las siguientes estaciones subterráneas: en la plaza de Mayo, en la avenida de Mayo, en la casa del Congreso, en la avenida de Rivadavia y en la plaza Once de septiembre.

Art 3°. Autorízase al Poder ejecutivo á contratar con la compañía del ferrocarril Oeste de Buenos Aires, limitada, la construcción y explotación de la línea, en las condiciones enumeradas en la presente ley.

Art. 4°. La compañía del ferrocarril del Oeste presentará al gobierno el proyecto completo para su aprobación, comprendiendo planos, presupuestos y especificaciones.

La construcción de la línea se hará por cuenta del gobierno desde el empalme de las vías del puerto de la Capital hasta la alineación norte de la calle Bartolomé Mitre, y por cuenta de la compañía del ferrocarril del Oeste desde el último punto hasta el empalme en las cercanías de la calle Sadi Carnot.

Art. 5°. La compañía proveerá los fondos necesarios para la construcción por cuenta del gobierno, y éste por medio de un representante verificará mensualmente la inversión de dichos fondos.

Los desembolsos hechos por la compañía gozarán, durante la construcción, del cinco por ciento de interés anual, que será debitado en cuenta al gobierno.

Terminada la construcción de la línea y lista para ser entregada al servicio público, el capital del primer establecimiento quedará formado con todos los desembolsos que se hayan hecho, más los intereses durante la construcción.

Art. 6°. La compañía hará la construcción de la línea por su precio de costo, sin obtener ninguna utilidad.

Art. 7°. Mientras las entradas no alcancen á cubrir los gastos, las pérdidas se dividirán por mitad entre el gobierno y la compañía, debitándose anualmente á la cuenta del gobierno la suma correspondiente.

Art. 8°. Las utilidades se dividirán igualmente por mitad entre el gobierno y la compañía. La mitad correspondiente al gobierno se destinará á amortizar la deuda que tenga por déficit de la explotación. Una vez cancelada esta cuenta, se aplicará dicha mitad de beneficios á la amortización del capital. Si las utilidades excediesen del diez por ciento sobre el capital, el excedente se aplicará íntegramente, en primer término, á la cancelación de la cuenta déficit de explotación, y liquidada ésta, á la amortización del capital. Cuando se haya amortizado la mitad del capital, las utilidades se dividirán en la proporción de tres cuartas partes para el gobierno y una cuarta parte para la compañía. Cuando la cuenta del capital haya sido cancelada totalmente, corresponderá al gobierno el noventa por ciento de las utilidades y á la compañía el diez por ciento restante.

Art. 9°. La compañía administrará la línea hasta la cancelación del capital, no debiendo ser menor de cincuenta años el término de la administración y explotación.

Amortizado el capital, la compañía tendrá preferencia para seguir administrando la línea por veinte años más. Vencido este término, la compañía tendrá derecho de preferencia al arrendamiento de la línea, si el gobierno no resolviese explotarla de su cuenta. La preferencia se le acordará sobre la base de la mejor oferta.

Art. 10. Desde tres años antes de la fecha en que haya de terminarse la explotación de la línea por la compañía, el gobierno nombrará un interventor que, de común acuerdo con la compañía, asegure el perfecto estado de conservación de los túneles, vías, estaciones, usinas eléctricas y servicios diversos.

Art. 11. La tarifa de pasajeros entre las estaciones de la línea y la estación Morón ó intermedias, y viceversa, será la misma que esté autorizada entre la estación Once de Septiembre y Morón; pero entre la plaza de Mayo y Once de Septiembre, se autoriza la tarifa máxima de diez centavos de curso legal por pasajero.

Si se resolviese no aplicar esta tarifa máxima se considerará sin embargo, como entradas de la línea, á los efectos de la cuenta

Art. 12 La empresa no podrá cobrar mayor precio para el transporte de pasajeros de Morón y estaciones intermedias á Plaza de Mayo y vice versa, que las tarifas ordinarias autorizadas para la misma sección hasta la estación Once de Septiembre; pero entre ésta y Plaza de Mayo y estaciones intermedias se autoriza la tarifa ordinaria de diez centavos moneda nacional curso legal por pasajero.

Por cada pasajero procedente de las estaciones comprendidas entre el empalme de Sadi Carnot y Vélez Sarsfield, se acreditará á la cuenta de explotación una parte del precio del respectivo pasaje proporcional al recorrido total del pasajero. A estos efectos la longitud de la vía subterránea se calculará en seis kilómetros.

Por cada pasajero procedente de estaciones afuera de Vélez Sarsfield hasta Morón y vice versa se acreditará á la cuenta de explotación diez centavos moneda nacional por pasaje de primera clase y cinco centavos por pasaje de segunda clase.

Art. 13. Las tarifas para carga, si la empresa resolviera hacer este servicio en el trayecto del empalme Sadi Carnot al puerto de la capital, se fijarán de acuerdo entre el Poder ejecutivo y la compañía.

Art. 14. La compañía se obliga:

1) A explotar con tracción eléctrica el trayecto expresado en el artículo 1° y á extender este servicio en su línea principal, de empalme Sadi Carnot hasta la estación Morón, á cuyo efecto se autoriza á la empresa para construir á su costo exclusivo, dos vías más entre Caballito y Morón, pudiendo la empresa colocar á bajo nivel estas dos vías y las que existen actualmente desde la cabecera oeste del Caballito y las cercanías de la calle Carrasco, al oeste de la estación Vélez Sarsfield.
2) A establecer entre la plaza de Mayo y Morón un servicio de trenes urbanos, sin cambio de tracción.

Art. 15. Declárase de utilidad pública á los efectos de su expropiación, la ocupación del subsuelo, terrenos y edificios de propiedad particular, cuya ocupación fuera necesaria para llevar á cabo las obras autorizadas por esta ley, así como también los terrenos y edificios necesarios para el ensanche de la cabecera este de la estación Caballito, de acuerdo con el plano definitivo que apruebe el Poder ejecutivo. Limítase, en general, á un máximum de veinticinco metros el ancho de la faja de terreno que se autoriza expropiar á uno y otro lado de la zona actual de la vía entre Caballito y Morón, pudiendo esta faja ensancharse hasta setenta metros en los casos especiales en que justificara la empresa ante el Poder ejecutivo ser necesarios para las obras que esta ley autoriza. Limítase igualmente á dos años el término durante el cual se podrán iniciar los juicios de expropiación correspondientes por la empresa del ferrocarril Oeste, que será autorizada al efecto por el Poder ejecutivo.

Art. 16. La empresa deberá firmar el contrato correspondiente dentro del término de cuatro meses contados desde la promulgación de la presente ley, depositando en el Banco de la nación argentina á la orden del Poder ejecutivo y en garantía del cumplimiento del mismo, la suma de $ 100.000 en dinero efectivo ó en títulos de renta nacional, la que le será devuelta cuando haya invertido en las obras el doble de dicha suma.

Art. 17. Los planos y estudios definitivos de las obras autorizadas por esta ley, serán presentados á la aprobación del Poder ejecutivo dentro de los doce meses de firmado el contrato, debiendo darse comienzo á dichas obras dentro de los seis meses siguientes á la aprobación de los planos y quedar completamente terminadas á los cuatro años de principiadas, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor debidamente justificada y declarada por el Poder ejecutivo.

Art. 18. Si la empresa no firmase el contrato, no presentase los estudios definitivos ó no diese principio á las obras dentro de los plazos establecidos, podrá el Poder ejecutivo declarar caduca la concesión con pérdida del depósito de garantía, salvo caso de fuerza mayor.

Art. 19. Por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos, la empresa abonará una multa de 5.000 pesos curso legal, que deberá depositar mensualmente en el Banco de la Nación á la orden del ministerio de obras públicas. Si el retardo en la terminación de la línea fuera de un año, el Poder ejecutivo podrá declarar caduca la concesión, salvo los casos de prórroga acordados por el mismo.

Art. 20. Tanto la construcción como la explotación de esta línea estarán sujetas á la ley de ferrocarriles número 5315 en cuanto no se oponga á la presente y á los reglamentos de policía é inspección, dictados ó que se dictaren, siempre que no sean contrarios á la presente ley. La empresa transportará gratuitamente, en cada tren, un agente de policía, un cartero de correo y un mensajero del telégrafo nacional.

Art. 21. Toda cuestión que se suscite con motivo de la aplicación ó inteligencia de esta ley y del contrato respectivo, será resuelta por un tribunal de tres árbitros arbitradores nombrados uno por cada parte, los que designarán un tercero en el momento de constituirse, para el caso de discordia. Cada parte pagará el honorario del árbitro que nombre y la mitad del tercero.

Art. 22. Cuando las utilidades de la explotación hayan extinguido la deuda del gobierno con la compañía y fenecido el término de la prórroga á que se refiere el artículo 11, la línea comprendida entre el empalme del puerto y el punto en que la vía abandona la calle Bartolomé Mitre (alineación norte) penetrando en la zona del ferrocarril

sario ocupar con las vías, estaciones, accesos, pasajes subterráneos, de acuerdo en todo con los planos definitivos, que aprobará el Poder ejecutivo.

Art. 8°. Declárase de utilidad pública á los efectos de su expropiación, la ocupación del subsuelo, terrenos y edificios de propiedad particular cuya ubicación fuera necesaria para llevar á cabo las obras autorizadas por esta ley, así como también los terrenos y edificios necesarios para el ensanche de la cabecera este de la estación Caballito, de acuerdo con el plano definitivo que apruebe el Poder ejecutivo. La empresa responderá de los perjuicios que sufran las propiedades afectadas ó inmediatas á las obras, por causa de éstas.

Limítase en general, á un máximum de veinte (20) metros el ancho de las fajas de terrenos que se autoriza á expropiar á uno ú otro lado de la zona actual de la vía entre Caballito y Morón, pudiendo esta faja ensancharse hasta cincuenta metros (50) en los casos especiales que justificará la empresa ante el Poder ejecutivo ser necesario para las obras que esta ley autoriza. Limítase igualmente á dos años el término durante el cual la empresa podrá iniciar los juicios de expropiación correspondientes.

Art. 9.° La empresa no podrá cobrar mayor valor para el transporte de pasajeros de Morón y estaciones intermedias á plaza de Mayo que el que en cualquier época rija entre estas estaciones y Once de septiembre.

Considérase el valor de las tarifas que hoy rigen, como el máximum autorizado por esta ley entre Morón y plaza de Mayo; pero entre ésta y Once de septiembre y estaciones intermedias se autoriza la tarifa máxima de diez centavos (0.10) moneda nacional de curso legal por pasajero.

Las tarifas por carga en el trayecto del Caballito al puerto de la Capital, se fijarán de acuerdo entre el Poder ejecutivo y la empresa; pero en ningún caso podrán exceder las vigentes entre Caballito y el puerto de la Capital por vía Chacarita y Retiro.

Art. 10. Acuérdase á la empresa concesionaria la exoneración de derechos de importación durante el término de veinte años para todos los materiales necesarios á la construcción y explotación de estas obras que el país no produzca, así como los impuestos nacionales y provinciales por el mismo término, exceptuándose los servicios de obras de salubridad.

Art 11. La empresa entregará á la municipalidad de la Capital el 2 por ciento de las entradas brutas provenientes del transporte de pasajeros y carga por el subterráneo.

Art. 12. La empresa concesionaria deberá firmar el contrato correspondiente dentro del término de seis meses contados desde la promulgación de la presente ley, depositando en el Banco de la nación argentina, á la orden del Poder ejecutivo y en garantía del cumplimiento del mismo, la suma de cien mil pesos moneda nacional, en dinero efectivo ó en títulos de renta nacional, la que le será devuelta cuando haya abierto al servicio público la totalidad de las vías subterráneas.

Art. 13. Los planos y estudios definitivos de las obras autorizadas por esta ley, serán presentados á la aprobación del Poder ejecutivo dentro de los dieciocho meses de la promulgación de esta ley, debiendo darse comienzo á dichas obras dentro de los seis meses siguientes á la aprobación de los planos y quedar completamente terminadas á los tres años de principiadas, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor, debidamente justificada ó declarada por el Poder ejecutivo.

Art. 14. Autorízase á la empresa concesionaria para ocupar durante la construcción los espacios que le fueran necesarios en las calles, plazas y avenidas, de acuerdo con el Poder ejecutivo.

Art. 15. Si la empresa no firmase el contrato, no presentase los estudios definitivos ó no diese principio á las obras dentro de los plazos establecidos, podrá el Poder ejecutivo declarar caduca la concesión con pérdida del depósito de garantía, salvo caso de fuerza mayor.

Art. 16. Por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos la empresa abonará una multa de cinco mil pesos moneda nacional, que deberá depositar mensualmente en el Banco de la nación á la orden del ministerio de obras públicas.

Si el retardo en la terminación de la línea fuera de un año, el Poder ejecutivo podrá declarar caduca la concesión, salvo los casos de prórroga acordados por el mismo.

Art. 17. En el transporte de personas ó materiales que se conduzcan por cuenta del gobierno se hará la rebaja del 50 por ciento en las tarifas ordinarias, así como también en el uso de la línea telegráfica.

Art. 18. En las mismas condiciones que lo hacen los tranvías superficiales, la empresa estará obligada á dar pases libres en la línea de esta concesión á los empleados municipales y policiales que lo necesiten por razones de servicio público á juicio del Poder ejecutivo, y transportará gratuitamente á los agentes de policía, carteros, soldados del ejército y de la armada nacional.

Art. 19. Los aparatos de la línea telegráfica y sus tarifas para el uso público serán las mismas del telégrafo nacional.

Art. 20. Los estudios definitivos y los trabajos de construcción serán inspeccionados por el ministerio de obras públicas, siendo de cuenta de la empresa concesionaria los gastos que ocasione la inspección.

Art. 21 Tanto la construcción como la explotación de esta línea estará sujeta á la ley general de ferrocarriles y á los reglamentos de policía é inspección dictados ó que se dictaren, siempre que no sean contrarios á la presente ley.

Art. 22. El plazo para la explotación de las vías subterráneas concedidas por esta ley es de noventa y nueve años, contados desde que sean puestas al servicio público.

de explotación, lo que hubiera producido á razón de diez centavos por pasajero transportado.

Art. 12 Fíjanse los siguientes plazos máximos:

Para firmar el contrato de construcción y explotación de la línea, cuatro meses contados desde la promulgación de la presente ley; para presentar planos y estudios definitivos, doce meses después de firmado el contrato; para comenzar las obras, cuatro meses después de aprobados los planos; para terminarlas, cuatro años después de empezadas.

Art. 13. En garantía del cumplimiento del contrato, la compañía depositará cien mil pesos moneda nacional en el Banco de la nación argentina á la orden del Poder ejecutivo Si la compañía no cumpliese sus obligaciones dentro de los plazos señalados en el artículo 12, el Poder ejecutivo podrá declarar nulo el contrato, con pérdida del depósito de garantía.

Art 14. La construcción y la explotación de la línea estarán regidas por las leyes 2873 y 5315, en cuanto no se opongan á la presente y á los reglamentos de policía é inspección dictados ó que se dictaren.

Art. 15. Cuando las utilidades de la explotación hayan extinguido la deuda del gobierno con la compañía y fenecido el término de la prórroga á que se refiere el art 9º, la línea comprendida entre el empalme del puerto y el punto en que el trazado abandona la calle Bartolomé Mitre (alineación norte) penetrando en la zona del ferrocarril del Oeste, pasará á ser propiedad de la municipalidad de la capital federal, debiendo la empresa concesionaria entregarla sin indemnización alguna y en perfecto estado de conservación, con todas sus estaciones, usinas, salas de espera, vías y demas servicios de que disponga para su regular funcionamiento, con excepción del material rodante que será de propiedad de la empresa del ferrocarril del Oeste y provisto por ésta.

Art. 16. Comuníquese, etc.

Emilio Mitre.

Proyecto del honorable Senado

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Autorízase á la empresa del ferrocarril Oeste de Buenos Aires (limitada) para extender sus líneas férreas, desde las cercanías de las calles Sadi Carnot hasta empalmar con las líneas del puerto de la Capital, pasando en túnel á través de terrenos de propiedad particular y de la empresa y por debajo de las calles Bartolomé Mitre, plaza Once de Septiembre, Avenida Rivadavia, Entre Ríos, y de Mayo, plaza de Mayo, bajada Rivadavia, Paseo de Julio y Avenida Rosales, siguiendo en desmonte y á nivel hasta empalmar con las vías del puerto de la Capital en las que se harán las operaciones de intercambio.

Art 2º. La línea que se concede será á doble vía entre el punto de empalme Sadi Carnot y plaza de Mayo y de vía simple entre ésta y el empalme con las vías del puerto de la Capital. La trocha para estas vías será la misma que la de la vía principal del ferrocarril del Oeste (1 m. 676).

Art. 3º. El proyecto completo será sometido á la aprobación del Poder ejecutivo, y deberá comprender, además de los planos de las obras á realizar, las especificaciones generales en las que se comprenderá la clase de tren rodante, peso de los rieles y accesorios, la intensidad y potencia de la corriente eléctrica, los servicios para caso de incendio y el plan general de construcción.

Art. 4º. Deberán construírse como mínimum cinco (5) estaciones subterráneas, de las que tres corresponderán, respectivamente, á plaza Once de Septiembre, al palacio del Congreso y á la plaza de Mayo, y las otras dos se establecerán, una en la Avenida de Mayo y la otra en la de Rivadavia. Las tres primeras tendrán comunicación subterránea para peatones, una con la estación Once de Septiembre, otra con el palacio del Congreso, y finalmente, la tercera, con la casa de gobierno.

Art 5º. Los andenes de las estaciones subterráneas se comunicarán con el exterior por medio de escaleras ó planos inclinados y ascensores, si fueran necesarios, situados en ambas veredas de las avenidas Rivadavia y de Mayo y calles transversales, pudiendo ocupar en estas avenidas para la construcción de kioscos que los protejan, la superficie que sea necesaria. En las plazas Once de Septiembre y de Mayo, así como frente al palacio del Congreso, la ubicación y extensión respectiva de estos accesos y estaciones será determinada de acuerdo entre la empresa y el Poder ejecutivo nacional.

Entre cada dos estaciones, si distan entre sí más de cuatrocientos metros, habrá salidas exclusivamente destinadas para casos de incendio y deberán estar provistas de los mejores aparatos y servicio para este objeto.

Ar. 6º. La empresa se obliga:

1º A explotar con tracción eléctrica el nuevo trayecto concedido por el artículo 1º y á extender este servicio, en su línea principal de empalme Sadi Carnot, hasta estación Morón y estaciones intermediarias, á cuyo efecto se autoriza á la empresa para construir dos vías más entre Caballito y Morón.

2º A establecer entre plaza de Mayo y Morón un servicio de trenes urbanos y sin cambio de tracción.

Art. 7º. Concédese á la empresa el derecho de usar, á los fines de la presente ley, la parte del subsuelo de las calles, avenidas y plazas mencionadas en el artículo 1º que sea nece-

sario ocupar con las vías, estaciones, accesos, pasajes subterráneos, de acuerdo en todo con los planos definitivos, que aprobará el Poder ejecutivo.

Art. 8°. Declárase de utilidad pública á los efectos de su expropiación, la ocupación del subsuelo, terrenos y edificios de propiedad particular cuya ubicación fuera necesaria para llevar á cabo las obras autorizadas por esta ley, así como también los terrenos y edificios necesarios para el ensanche de la cabecera este de la estación Caballito, de acuerdo con el plano definitivo que apruebe el Poder ejecutivo. La empresa responderá de los perjuicios que sufran las propiedades afectadas ó inmediatas á las obras, por causa de éstas.

Limítase en general, á un máximum de veinte (20) metros el ancho de las fajas de terrenos que se autoriza á expropiar á uno ú otro lado de la zona actual de la vía entre Caballito y Morón, pudiendo esta faja ensancharse hasta cincuenta metros (50) en los casos especiales que justificará la empresa ante el Poder ejecutivo ser necesario para las obras que esta ley autoriza. Limítase igualmente á dos años el término durante el cual la empresa podrá iniciar los juicios de expropiación correspondientes.

Art. 9.° La empresa no podrá cobrar mayor valor para el transporte de pasajeros de Morón y estaciones intermedias á plaza de Mayo que el que en cualquier época rija entre estas estaciones y Once de septiembre.

Considérase el valor de las tarifas que hoy rigen, como el máximum autorizado por esta ley entre Morón y plaza de Mayo; pero entre ésta y Once de septiembre y estaciones intermedias se autoriza la tarifa máxima de diez centavos (0.10) moneda nacional de curso legal por pasajero.

Las tarifas por carga en el trayecto del Caballito al puerto de la Capital, se fijarán de acuerdo entre el Poder ejecutivo y la empresa; pero en ningún caso podrán exceder las vigentes entre Caballito y el puerto de la Capital por vía Chacarita y Retiro.

Art. 10. Acuérdase á la empresa concesionaria la exoneración de derechos de importación durante el término de veinte años para todos los materiales necesarios á la construcción y explotación de estas obras que el país no produzca, así como los impuestos nacionales y provinciales por el mismo término, exceptuándose los servicios de obras de salubridad.

Art 11. La empresa entregará á la municipalidad de la Capital el 2 por ciento de las entradas brutas provenientes del transporte de pasajeros y carga por el subterráneo.

Art. 12. La empresa concesionaria deberá firmar el contrato correspondiente dentro del término de seis meses contados desde la promulgación de la presente ley, depositando en el Banco de la nación argentina, á la orden del Poder ejecutivo y en garantía del cumplimiento del mismo, la suma de cien mil pesos moneda nacional, en dinero efectivo ó en títulos de renta nacional, la que le será devuelta cuando haya abierto al servicio público la totalidad de las vías subterráneas.

Art. 13. Los planos y estudios definitivos de las obras autorizadas por esta ley, serán presentados á la aprobación del Poder ejecutivo dentro de los dieciocho meses de la promulgación de esta ley, debiendo darse comienzo á dichas obras dentro de los seis meses siguientes á la aprobación de los planos y quedar completamente terminadas á los tres años de principiadas, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor, debidamente justificada ó declarada por el Poder ejecutivo.

Art. 14. Autorízase á la empresa concesionaria para ocupar durante la construcción los espacios que le fueran necesarios en las calles, plazas y avenidas, de acuerdo con el Poder ejecutivo.

Art. 15. Si la empresa no firmase el contrato, no presentase los estudios definitivos ó no diese principio á las obras dentro de los plazos establecidos, podrá el Poder ejecutivo declarar caduca la concesión con pérdida del depósito de garantía, salvo caso de fuerza mayor.

Art. 16. Por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos la empresa abonará una multa de cinco mil pesos moneda nacional, que deberá depositar mensualmente en el Banco de la nación á la orden del ministerio de obras públicas.

Si el retardo en la terminación de la línea fuera de un año, el Poder ejecutivo podrá declarar caduca la concesión, salvo los casos de prórroga acordados por el mismo.

Art. 17. En el transporte de personas ó materiales que se conduzcan por cuenta del gobierno se hará la rebaja del 50 por ciento en las tarifas ordinarias, así como también en el uso de la línea telegráfica.

Art. 18. En las mismas condiciones que lo hacen los tranvías superficiales, la empresa estará obligada á dar pases libres en la línea de esta concesión á los empleados municipales y policiales que lo necesiten por razones de servicio público á juicio del Poder ejecutivo, y transportará gratuitamente á los agentes de policía, carteros, soldados del ejército y de la armada nacional.

Art. 19. Los aparatos de la línea telegráfica y sus tarifas para el uso público serán las mismas del telégrafo nacional.

Art. 20. Los estudios definitivos y los trabajos de construcción serán inspeccionados por el ministerio de obras públicas, siendo de cuenta de la empresa concesionaria los gastos que ocasione la inspección.

Art. 21 Tanto la construcción como la explotación de esta línea estará sujeta á la ley general de ferrocarriles y á los reglamentos de policía é inspección dictados ó que se dictaren, siempre que no sean contrarios á la presente ley.

Art. 22. El plazo para la explotación de las vías subterráneas concedidas por esta ley es de noventa y nueve años, contados desde que sean puestas al servicio público.

A la expiración del plazo, la empresa entregará á la nación, sin indemnización alguna y en perfecto estado de conservacion las estaciones, usinas, salas de espera, material rodante, instalaciones permanentes en las vías y todos los elementos de que disponga, para el regular funcionamiento del servicio establecido.

Art. 23 La nación se reserva el derecho de expropiar las obras en cualquier tiempo por su valor más un 20 %. Si realizada la expropiación, el gobierno resolviera enajenar esas mismas obras, ó su explotación, dará la preferencia en ambos casos á la misma empresa.

La preferencia se acordará sobre la base de la mejor propuesta.

Art 24. Esta concesión no podrá ser transferida á otra empresa nueva ni existente en el país, ni tampoco ser refundida la administración de esta línea con la de otra empresa ni arrendarla sin previa autorización del Congreso.

Art. 25. El ministerio de obras públicas fijará los niveles que deberán tener las vías férreas subterráneas concedidas por esta ley, á fin de que el establecimiento de éstas no perjudique las obras de salubridad y la colocación de las líneas ó instalación de otras empresas.

Art. 26. Toda cuestión que se suscite con motivo de la aplicación é inteligencia de esta ley y del contrato respectivo, será resuelta por un tribunal de tres árbitros arbitradores nombrados uno por cada parte y el tercero por el presidente de la Suprema corte de justicia nacional.

Cada parte pagará el honorario del árbitro que nombre y la mitad del tercero.

Art. 27. Comuníquese al Poder ejecutivo

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 15 de septiembre de 1906.

BENITO VILLANUEVA.
B Ocampo,
Secretario.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Vuelve, señor presidente, después de dos años, á ponerse en el tapete de la discusión este asunto, que provocó tan largos debates en el seno del parlamento argentino, dada su naturaleza y su magnitud, como sucede con todos aquellos que vienen con esta doble característica: la novedad y la grandiosidad.

La comisión de obras públicas, cuando se constituyó, encontró en su cartera no menos de ciento diez asuntos, algunos de la mayor importancia, entre ellos algunos muy urgentes, y desplegando toda la actividad que le ha sido posible, durante el actual período ha despachado casi todos ellos y muchos otros nuevos que la honorable cámara conoce.

Entre esos asuntos, se encontraba el proyecto venido en revisión en las sesiones de 1906 del honorable Senado, por el cual se acordaba al ferrocarril del Oeste el derecho de construír y explotar una línea férrea subterránea, que arrancando de la Plaza de Mayo, terminará en el 11 de Septiembre, en las condiciones que son conocidas y que están consignadas en el despacho del Senado.

Tengo por norma de conducta, señor presidente, ser muy breve y conciso en mis informes de comisión; pero se me ha de permitir que, dada la naturaleza de este asunto, conciliando con la brevedad de todos los informes, dé á la honorable cámara todos los antecedentes necesarios para formar su criterio.

El ferrocarril del Oeste solicitó la concesión de que se trata en abril de 1906. Se produjeron sobre ella informes favorables del Poder ejecutivo, quien remitió todos los antecedentes con un mensaje al honorable Congreso, al poco tiempo, es decir, en junio del mismo año.

El honorable Senado sancionó este proyecto después de quince días de discusión, en septiembre de ese año. Pasó á la Cámara de diputados, en la cual, después de expedirse la comisión respectiva, se discutió desde el 7 de noviembre hasta el 30, aprobándolo en general y aún tres ó cuatro artículos en particular. A esta altura del debate, se recibió un mensaje del Poder ejecutivo acompañando una nota que la municipalidad de la Capital había dirigido al ministerio del interior, llamándole la atención sobre la discusión que tenía lugar en la cámara, sobre la importancia del asunto que se estaba debatiendo, y manifestando en la misma que la corporación municipal tenía preparada y estudiada una red completa de vías subterráneas en la ciudad de Buenos Aires, y al mismo tiempo, que contaba con los recursos necesarios para llevarla á la práctica.

Se hizo entonces una moción de aplazamiento, y esa moción mereció una larga y prolongada discusión, hasta que al fin la honorable cámara adoptó una resolución que dice así: «La honorable cámara resuelve aplazar la consideración de este asunto, hasta tanto la comisión de obras públicas haya tomado conoci-

miento del plan de construcción de líneas subterráneas á que se refiere la nota mandada por el intendente municipal y de los medios que para su realización cuenta la municipalidad de la Capital.

Ahora bien, la comisión de obras públicas, cumpliendo con el mandato establecido en esta resolución, reanudó el estudio de este asunto, que, por otra parte, fué también solicitado repetidas veces por el representante de la compañía concesionaria.

En primer lugar, la comisión requirió todos los antecedentes de la municipalidad, desde el proyecto de ordenanza con los estudios, planos, presupuestos, pliego de condiciones, etc., que fueron sancionados con algunas modificaciones por la comisión municipal; requirió también los detalles de la licitación á que se llamaba para la construcción, no de la red que había proyectado la municipalidad, porque no había tal proyecto sino tan solo de dos líneas; una de este á oeste y otra de norte á sur, licitación que tuvo lugar el 11 de mayo del corriente año y que como es sabido y consta de los antecedentes que están en poseción de la honorable cámara, fracasó. El día 4 de junio también de este año la comisión de obras públicas recibió á su estudio el proyecto del señor diputado ingeniero Mitre según el cual se autorizaba al Poder ejecutivo para contratar con la empresa del ferrocarril del Oeste la construcción y explotación de una vía férrea subterránea de Plaza de Mayo al Once de Septiembre en las condiciones que son conocidas, que fueron brillantemente fundadas por su autor y que constan también en la orden del día.

La comisión de obras públicas con estos tres proyectos y con todos los elementos que pudo acumular, inició el estudio de esta cuestión planteando previamente los siguientes puntos. Primero: ¿es útil y necesaria la obra que contenía el proyecto tratado anteriormente y que contiene también el proyecto del señor diputado Mitre? Segundo: constatada la necesidad y la utilidad de esta obra ¿constituye ella una solución del problema de la viabilidad de Buenos Aires? Tercero: realizándose esta obra ¿se estorbará ó se impedirá el desarrollo de otras obras análogas en el sub suelo de la Capital? Y finalmente: constatada la necesidad y la utilidad de esta obra ¿cuál es el medio más práctico y más conveniente para llevar á la realidad su constitución?

He de proceder, señor presidente, ordenada y metódicamente á la exposición de las razones que ha tenido la comisión y que surgiendo del examen de estos diferentes puntos en que plantea el problema la han inducido á aconsejar el despacho que está en discusión.

La necesidad y utilidad de esta obra fué demostrada ya hace dos años en las sesiones del Senado y en las sesiones de la Cámara de diputados que están publicadas. Todos estuvieron de acuerdo, tanto los sostenedores como los impugnadores del proyecto en que la obra era de una verdadera necesidad, que ha debido aumentar forzosamente con el transcurso del tiempo y en una proporción geométrica por el aumento de población y del tráfico urbano.

Si con 1.040.000 habitantes que contaba el municipio de la Capital cuando se hizo aquella discusión, era necesaria la descentralización y la descongestión del tráfico en ciertas partes de la ciudad; con 1 140 000 habitantes próximamente con que contaba la Capital al principio del corriente año, será más necesario.

Hemos tenido un aumento de 60 000 habitantes en el transcurso de ese tiempo, aumento que debe seguir una proporción de 5 y 16 por ciento.

El tráfico ha aumentado también considerablemente, por que el producido por 30.500 vehículos aproximadamente que circulaban en las calles de la Capital en esa época, ha aumentado hasta 36 279 al 31 de diciembre del año pasado, según los datos comunicados por la corporación municipal, y el número de coches de los tranvías, que era de 1 860, ha aumentado ahora á cerca de 2 000.

El movimiento de pasajeros en los tranvias que llegó á 160 000 000 de pasajes en 1906, se elevó el 31 de diciembre del año anterior á 225.000.000; es decir, un aumento de 65.000.000 sobre el total.

Claro es entonces que si pesamos y aquilatamos las causas que determinaban la necesidad de una vía férrea subterránea en la ciudad de Buenos Aires en esa época, debemos encontrar que esas causas son más exigentes todavía en el presente; tendremos que observar todo lo que se observa en las grandes ciudades que tienen un incremento tan prodigioso como el de esta Capital; ten-

dremos que observar los inconvenientes de las grandes concentraciones hacia el centro y del aumento del tráfico que llega casi á hacerse imposible.

Las exigencias del aumento del tráfico y de la concentración urbana deben necesariamente tener su límite y ese límite lo señala la experiencia y lo exigen las necesidades más imperiosas.

De las tres soluciones que pueden presentarse para combatir los inconvenientes de una plétora del tráfico, nosotros tenemos ya la primera completamente desarrollada, es decir. la circulación superficial por medio de tranvías eléctricos.

La segunda solución, la de los elevados, está desterrándose en todas partes por los múltiples inconvenientes que presenta en los grandes centros de población. No nos queda sino la solución de la vía subterránea con todas las ventajas que trae aparejadas, con la rapidez de las comunicaciones y con la seguridad sobre todo, puesto que en un subsuelo no puede pensarse en hacerse cambios ni cruzamientos á nivel, ni en los otros inconvenientes que se notan en el tráfico superficial.

El otro punto en que se había fijado la comisión era si esta línea proyectada venía á subsanar los inconvenientes del tráfico, á resolver el problema de la vialidad en la Capital.

Tanto los que otra vez defendieron, como los que atacaron este proyecto, todos estuvieron conformes en que esto no constituía una solución parcial, atendiendo así una de las necesidades más inmediatas en el radio de mayor movimiento de pasajeros de la Capital. Por eso fué precisamente que se postergó la consideración de este asunto, no porque no le correspondiera al Congreso intervenir en él ni porque la obra no fuera necesaria, porque se demostró la necesidad de hacerla; se postergó la consideración del asunto pura y simplemente por la noticia oficialmente recibida, de que la municipalidad tenía una red completamente proyectada, de que tenía los medio necesarios para realizarla.

Los resultados de la licitación, como he dicho antes, han sido nulos.

La construcción de estas líneas no vendría á obstaculizar de ninguna manera la construcción de otras líneas subterráneas por muchas razones: en primer lugar, el subsuelo de Buenos Aires permite ser atravezado por una, dos, tres y quizás más líneas subterráneas, dada la naturaleza de las capas que lo forman: en segundo lugar, se establece en el proyecto estudiado y despachado por la comisión, que es el Poder ejecutivo quien fijará los niveles, quien fijará el trazado, puesto que se trata de una obra que va á ser de su propiedad: mas todavía cuando ya ha anunciado que había un plan técnico estudiado por la municipalidad que no se ha podido llevar á cabo, y cuando se deduce lógicamente que una de las líneas de ese plan estudiado por la municipalidad bien puede ser la de este á oeste, de la plaza de Mayo al Once de Septiembre.

Sostiene entonces la comisión que en manera alguna la construcción de esta línea de este á oeste puede estorbar ni perjudicar en lo más mínimo á las otras líneas subterráneas que pudieran construirse, y tan es así que ha despachado dos concesiones más que ligarán otros puntos de la ciudad en otras direcciones y que necesariamente tendrán que cruzar á ésta.

Entonces planteada la cuestión en estos términos, decimos: se trata de una obra útil, de una obra necesaria; se trata de una obra que no puede perjudicar á la realización de otras análogas.

Si hay conveniencia en ejecutarlas, debemos dirigir preferentemente nuestra atención al procedimiento para llegar á llenar estas necesidades por el medio más práctico y más conveniente.

Es indudable, señor presidente, y creo que todos llegaremos á estar de acuerdo en esto, que el ideal en esta materia de legislación sería que el estado construyera todas las obras que implican servicios públicos y las explotara y manejara él mismo. Mas: creo que todos los servicios públicos debieran estar en una sola mano, llámese municipalidad ó llámese estado.

¿Pero, puede siempre el estado cumplir con los fines de este ideal, de esta aspiración? Creo que nó; y entonces no es posible que las posterguemos, privando á la población de obras que son necesarias y urgentemente reclamadas, esperando que puedan realizarse ideales en perjuicio de las realidades.

Yo preguntaría, si es posible que el estado pueda llenar con sus recursos las necesidades en materia de obras públicas que se nos están presentando diariamente, y las que van á venir, de porvenir inmediato, en un país que nos está sorprendiendo diariamente con las

manifestaciones de un progreso vertiginoso, cuando al despertar de cada día nos encontramos con la novedad de una industria, la necesidad de proveer otras y de fomentar su desarrollo.

Es por esto que la gestión particular se adelanta en esta como en otras obras á ofrecer su concurso para realizar la construcción.

Para no ser extenso, no voy á enumerar detallamente las condiciones de la gran cantidad de solicitudes, de leyes, de concesiones referentes á construcción de tranvías subterráneos, y me limitaré únicamente á citarlas: en 1889 se dió una concesión de ferrocarriles subterráneos, otorgada por la ley 2657 al señor Azbaell Bell; por ley 1684, otra concesión al señor Serantes; otra concesión al señor Carlos Whright. El señor Carlos Whright obtuvo dos concesiones más 1889 y 1890. Todas estas concesiones han caducado.

Además de estas existen otras solicitudes que se encuentran todavía en trámite, no habiéndo podido obtener sanción, como las de los señores Lacroze, de Inglis Runcimann, las propuestas municipales, del ferrocarril del Oeste, de Quesada y Gallo, de Jorge Michell y de Otto Francke.

Ya se ve, entonces, señor presidente, que la gestión particular ha sido abundante en esta materia.

La comisión cree que siempre es posible llegar en estos casos á conciliar los intereses generales, que indudablemente son los primordiales y los que deben merecer toda nuestra preferencia, con los intereses particulares, que al fin y al cabo son los que desarrollándose y prosperando, vienen á armonizar en conjunto con los intereses generales, debidamente dirigidos por sabias y bien aplicadas leyes.

Cree la comisión, entonces, con estos antecedentes, que rápidamente he expuesto, que podría llegarse á la solución de este problema particular sancionando el proyecto de ley que tengo el honor de informar.

Por él se dispone que la obra no sea ya de propiedad del ferrocarril del Oeste, sino de propiedad de la nación, hecha con capitales de la empresa, que serán reembolsados con el mismo producido de la línea, de tal suerte qu el gobierno de la nación no tendrá en ningún momento que desembolsar un sólo centavo por ese concepto.

Se indica en el proyecto que los niveles y el trazado deben ser fijados por el Poder ejecutivo, naturalmente, como que se trata de una obra de la nación.

Se fija el costo máximo de la obra en la cantidad de 5 millones de pesos oro, como presupuesto de la misma, estableciéndose también que la empresa no podrá obtener de ganancia un sólo centavo sobre el precio de construcción: de manera que viene á obtenerse indirectamente los fines de la licitación pública, porque se prescribe que la inversión de las sumas en la construcción de la obra será vigilada é inspeccionada directamente por el ministerio de obras públicas.

Es natural que el capital que se emplee durante el tiempo de la construcción, que será de cuatro año como máximo no puede quedar sin producir nada: se le fija el intérés de 5 por ciento, teniendo en cuenta que es el corriente de los capitales destinados á obras públicas, el mismo que hemos fijado en las obras de ensanche del puerto de la Capital y otras.

Viene ahora la parte referente á la explotación de la obra y á la amortización del capital empleado en ella.

Mientras la línea subterránea dé pérdidas que es lo más probable durante los primeros años siguiendo la experiencia de lo que ha ocurrido con otros snbterráneos, se establece que esas pérdidas serán por mitad entre el gobierno y la empresa, pero el gobierno no tendrá que desembolsar la mitad que le corresponde, sino que se acreditará en la cuenta de explotación.

Cuando la línea produzca utilidades, éstas serán también por mitad, y la mitad que corresponde al gobierno irá á amortizar en primer término la deuda de explotación y en el último caso la deuda de capital.

Cuando las utilidades pasen del 10 por ciento, el exceso irá también á amortizar en primer término la deuda de explotación y después la de capital,

Cuando se haya amortizado la mitad del capital, entonces el gobierno empezará á percibir verdaderas utilidades, el 75 por ciento de las ganancias, y la empresa el 25 por ciento restante.

Cuando se haya amortizado la totalidad del capital, el gobierno, sin tener más trabajo que la inspección de la explotación de la línea, percibirá el 90 por ciento de las utilidades, y la empresa el 10 por ciento restante.

Las disposiciones subsiguientes esta-

blecen en 50 años el término que ha de durar la concesión de explotación de la línea, á la expiración de las cuales, si el gobierno resuelve no administrar por su cuenta, podrá sacar á licitación la explotación; y en igualdad de condiciones, es decir, á igual oferta, se da preferencia á la empresa constructora.

La parte relativa á tarifas, está perfectamente establecida en los artículos 12 y 13, consignándose que la tarifa de pasajeros entre la estación Morón y las intermedias será la misma que la que esté en vigencia hasta el Once de Septiembre, de tal suerte que el pasajero que tome el eléctrico en aquellas inmediaciones y venga hasta la plaza de Mayo, no pagará más tarifa que la que le corresponde pagar hoy hasta el Once de Septiembre.

Como una parte del producido del recorrido urbano, diré así, del ferrocarril subterráneo se ha de asignar á la cuenta de explotación, se establece que por cada pasajero proveniente de las estaciones comprendidas entre el empalme de Sadi Carnot ó Vélez Sarsfield, se acreditará á la cuenta de explotación una parte del pasaje, proporcional al recorrido del pasajero, estableciendo en seis kilómetros, próximamente el recorrido total.

Se establece, finalmente, que por cada pasajero procedente de fuera de Vélez Sarsfield, pero de más acá de Morón, se acreditará á la cuenta de explotación diez centavos moneda nacional por los pasajes de primera clase y cinco por los de segunda, favoreciendo á la vez de esta manera el tránsito de obreros.

El artículo 13 se refiere á cargas, y naturalmente, tendrá que fijar la empresa estas tarifas de acuerdo con el Poder ejecutivo y con arreglo á las disposiciones vigentes.

En los artículos siguientes se establecen las obligaciones de la compañía con respecto á la instalación y á la forma en que ha de hacerse el servicio, tratando de llenar todas las necesidades. Declara de utilidad pública la ocupación de los terrenos que sean necesarios y establece las demás obligaciones relativas al plazo en que deben ser presentados los planos, cuando deben ser iniciadas las obras, y cuando deben terminarse.

Determina, en seguida, la garantía en dinero efectivo ó en títulos de renta de la nación que la empresa debe depositar en el Banco de la nación y las multas correspondientes en caso que llegara á incurrir en falta de cumplimiento de estas disposiciones.

En el artículo final se dispone que cuando se haya terminado el plazo señalado para la explotación, pasan las líneas con todos sus accesorios á la que debe ser su dueña, á la municipalidad de la Capital.

Estas son, señor presidente, las disposiciones generales del proyecto, que, en la opinión de la comisión, vendrá á resolver este debatido asunto, cuya realización llenaría, como he dicho, una necesidad imperiosa y sentida.

Me he referido antes á la necesidad que hay en muchos casos de echar mano á los capitales particulares para llenar todas las necesidades actuales y las exigencias del futuro, y es evidente que el tesoro nacional no puede en este momento atender todas estas obras.

Véase sino lo que ha ocurrido durante las actuales sesiones del Congreso.

La honorable cámara ha votado algunos millones de pesos para obras públicas, que son todas necesarias: 19 millones para obras de salubridad y agua potable en diferentes ciudades de la república, cosa de indiscutible necesidad, porque si hemos de legislar sobre algo primordial es sobre la salud: cerca de seis millones—y esta cifra es susceptible de ser aumentada con las últimas sanciones de la cámara en las sesiones de ayer y hoy—6 millones, digo, para puentes y caminos, que son necesarios, si es que queremos transportar ventajosa y cómodamente los productos de nuestro suelo; cerca de dos mil kilómetros de ferrocarriles del estado, que tendrán que ser pagados con las rentas de la nación y que son también de necesidad evidente; 27 millones de pesos oro para el ensanche del puerto de la Capital, cuyas exigencias son cada día mayores; 25 millones de pesos oro para el fomento de territorios nacionales, es verdad que en las condiciones favorables en que van incluídos en la ley respectiva; y por fin, otros gastos que esta cámara ha sancionado y que todos conocemos.

Y si esto no fuera suficiente, se nos anuncia un proyecto de las obras de salubridad por valor de 158 millones de pesos para las obras de saneamiento, y servicio de aguas corrientes, para la

Capital federal, cosas también muy reclamadas. Tenemos, así, en globo, una suma de cerca de trescientos millones de pesos para las obras públicas, todas de necesidad.

Por otra parte, las concesiones particulares de líneas férreas que se han otorgado en este período, según los datos que tengo, alcanzan á cerca de 4 000 kilómetros, la mayor parte de ellas de casi segura ejecución, porque son concesiones otorgadas al ferrocarril del Sud, del Oeste, al Central Argentino, al ferrocarril Buenos Aires y Rosario, á la compañía de ferrocarriles de Santa Fe y otras empresas, todas serias, que forzosamente tienen que construir estas obras, porque son convenientes y porque son necesarias; y ellas representan un total de cerca de veinte millones de libras esterlinas.

Señor presidente: somos un país constituído; pero también estamos en vías de formación y de engrandecimiento, y nuestra prosperidad se desarrolla orgánica y lógicamente con nuestros recursos propios; pero se desarrolla también con el concurso de la población y del capital extranjero, que en hora buena han encontrado aquí su bienestar y su prosperidad.

Y al insistir en este punto, en la necesidad de aportar el capital extranjero, yo no quiero entonarle un hosanna, porque sé que si el capital extranjero viene á este país, no lo hace seguramente con la intención de llevar á cabo una obra de caridad ó de beneficencia pública; viene á lucrar, á ganar, como ha ido á Norte América, al Brasil y á todos los pueblos que le brindan la explotación de sus riquezas.

Yo, en todo caso cantaría un hosanna á la grandeza de mi patria privilegiada, sobre la que parece que la mano del Creador ha derramado con derroche de prodigalidad todas las riquezas, todos los beneficios, todos los alicientes, todo aquello que puede seducir y atraer á los demás pueblos que han tenido la fortuna de ir conociéndonos.

Yo cantaré un hosanna á la grandeza de mi patria, que con la clarovidencia de nuestros padres pudo constituirse bajo una carta fundamental, inspirada en los más elevados propósitos de humanidad y de libertad, abriendo de par en par las puertas de su vasto territorio para todos aquellos que quieran venir á compatir nuestros trabajos y nuestras fatigas como nuestros beneficios, para todos aquellos que quieran venir con buena voluntad á habitar el suelo argentino.

Pido disculpa á la honorable cámara si la he detenido demasiado tiempo con este informe, el que en nombre de la comisión de obras públicas, entrego á su alta deliberación.

He dicho. (*¡Muy bien! ¡muy bien! Aplausos en las bancas*).

Sr. Ministro del interior—Pido la palabra.

Señor presidente: he sido citado para tomar parte en la discusión del ferrocarril subterráneo, y voy á exponer lo muy poco que el Poder ejecutivo tiene que decir; por intermedio del ministerio del interior, sobre este importante asunto.

El intendente municipal dirigió una nota al ministerio del interior, haciéndole saber que la municipalidad creía tener derecho á ser oída antes del despacho del asunto que está en discusión; y en esta virtud acompañó un largo informe del ingeniero asesor señor Iturbe, haciendo observaciones al proyecto formulado por la comisión de obras públicas.

Los documentos fueron pasados á informe de mi colega el señor ministro de obras públicas, que está aquí presente, á objeto de que dictaminara al respecto, para trasmitir enseguida su dictamen á la honorable cámara, á fin de que ésta tomara conocimiento de él. Pero eso no ha sucedido, porque el señor ministro de obras públicas no se ha expedido hasta ahora, manifestando que consideraba más conveniente hacerlo en el seno mismo de esta honorable cámara, al discutirse el proyecto de ley.

Como la honorable cámara sabe, el estudio de este asunto no corresponde al ministerio del interior: la parte técnica es del resorte del ministerio de obras públicas, y la parte financiera del ministerio de hacienda.

Así, pues, debo limitarme á manifestar, á nombre del Poder ejecutivo, á la honorable cámara, el deseo que tiene de que sea escuchada la municipalidad tratándose de un asunto que afecta los más grandes intereses del municipio, bajo el punto de vista de la higiene, de la seguridad, y aún de sus finanzas. Debe, pues, la municipalidad, que por su carta orgánica es la que está especialmente encargada de velar por estos intereses, ser atendida; todo esto, sin perjuicio de las facultades que tiene el ho-

norable Congreso, que no han sido discutidas hasta ahora y que creo que no lo serán en adelante, para legislar sobre esta materia en su carácter de legislatura local de la Capital.

No tengo más que decir. (*¡Muy bien! ¡muy bien!*)

Sr. Saavedra Lamas—Pido la palabra.

Sr. Ministro de obras públicas Había pedido la palabra, señor presidente.

Sr. Saavedra Lamas —Hablaré después que el señor ministro.

Sr. Presidente —Tiene la palabra el señor ministro.

Sr. Ministro de obras públicas El proyecto que está en discusión es originario del Poder ejecutivo, y á ese título me creo autorizado para usar de la palabra inmediatamente después del señor miembro informante de la comisión que lo ha presentado á la honorable cámara.

La historia de este asunto la ha hecho con toda proligidad el miembro informante, lo que me excusa de hablar de ella, tanto más, cuanto que es mi propósito usar de la palabra con la brevedad posible para no molestar por mucho tiempo la atención de la honorable cámara.

El miembro informante ha dicho que con el proyecto del Poder ejecutivo y con el proyecto presentado por el señor diputado por la Capital, ingeniero Emilio Mitre, la comisión ha preparado uno que es el que ha presentado á la consideración de la cámara.

El Poder ejecutivo acepta el proyecto de la comisión, porque lo considera mejor que el suyo propio. En efecto: el proyecto primitivo acordaba la concesión para la construcción del subterráneo á una empresa particular, en la forma de una concesión pura y simple; el proyecto de la comisión no acuerda la concesión á una compañía, sino que resuelve que el subterráneo se construya por cuenta del estado y para el estado; y en vez de dar el arrendamiento de la línea una vez construído el subterráneo, como se ha hecho por la municipalidad de Paris, resuelve la cuestión en esta forma: autoriza á la empresa á que construya el subterráneo y en seguida le adjudica la explotación en las condiciones que el proyecto establece.

Es así como el proyecto de la comisión es superior al del Poder ejecutivo, porque por él llegará un momento en que el subterráneo, con todos sus accesorios, vendrá á poder de la nación, puesto que se establece que vaya á poder de la municipalidad, como corresponde, el proyecto del Poder ejecutivo, dejaba el subterráneo por un tiempo indeterminado en poder de la empresa, lo que es indudablemente menos ventajoso.

Repito que no voy á insistir en la historia de este asunto, pero es bueno recordar este hecho: el Congreso se avocó el conocimiento del proyecto hace dos años; y después de largas discusiones, que duraron mucho tiempo, esta cámara resolvió volverlo á comisión, á fin de que fuera escuchada la municipalidad.

La municipalidad no sólo ha sido oída como deseaba el señor ministro del interior, no sólo ha sido consultada en todos los detalles, sino que se dejó librado á su acción el ensayo del sistema que ella misma propuso y que creo aseguraba que podía realizar. Ha tenido dos años para hacerlo; ha abierto una licitación para la construcción de estas líneas; ha publicado avisos en todas partes, haciendo grandes gastos; y la licitación, no obstante todo esto, ha fracasado, y ha fracasado, porque no podía dejar de suceder lo que ha sucedido; porque estos subterráneos para tráfico local exclusivamente, no creo que puedan hacerse en esta ciudad. Tengo para fundar esta suposición, el hecho de que en Londres, la gran empresa del «Tube» está entregada á los fideicomisarios; y el «Under grown» no ha dado mejor resultado.

Ese, que tiene más de cuarenta años, no ha dado jamás arriba del 2 % en los mejores tiempos, y no creo que en una ciudad como Buenos Aires, que tiene la sexta parte de habitantes que aquélla, pueda dar resultados favorables un sistema que allí los ha dado tan malos.

No es lo mismo en el caso de que los subterráneos, entre nosotros, se hagan por las empresas ferrocarrileras, porque entonces sus líneas empalmarán, y porque en esas condiciones, no sólo vienen á servir el tráfico local que por sí mismo no es suficiente para alimentar estas líneas, para hacerlas vivir, sino que le agrega el tráfico de sus líneas en lo que se refiere á pasajeros y el tráfico de sus cargas, que durante la noche puede hacerse libremente por medio del subterráneo.

Es así como la empresa del Oeste

podrá, en la administración que haga de esta obra, amortizar el capital pagando 5 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización, que el proyecto establece, no con los recursos que le va á dar el tráfico local ciertamente, sino con los abundantes recursos que le dará el tráfico de pasajeros por sus líneas electrificadas en la provincia de Buenos Aires y el tráfico de cargas en el acceso que tendrá al puerto de la Capital.

Y es de este punto de vista que el gobierno nacional, como poder federal, tiene que intervenir en el asunto, porque se trata del régimen de los ferrocarriles, que están sometidos á la jurisdicción del poder federal, y que no podrá en ningún caso delegar esta facultad en los municipios, sobre todo, si es el municipio la Capital federal; porque es innecesario, recordar que la Constitución establece que el Congreso ejerce legislación exclusiva, en este territorio. Decir legislación exclusiva importa, á mi juicio, decir: nadie más que el Congreso puede legislar en la materia. Y en consecuencia, las facultades que ejercen los poderes municipales, son facultades delegadas y tienen que estar limitadas por la naturaleza de la importancia de los asuntos, de manera que puedan estar, como lo están, autorizadas las autoridades municipales para legislar en todo lo que es subalterno, relativamente pequeño, en lo cual el Congreso no puede estar legislando; pero no debe entrar, á mi juicio, á legislar en materia fundamental que comprometa grandes cuestiones, que además de las de carácter local, comprometan otras fundamentales de administración nacional.

Yo creo que no se puede establecer que tenga mayor facultad la municipalidad de la Capital que las municipalidades de las capitales de provincia, porque en esas provincias, que son autónomas, tienen autonomías también las municipalidades; y sin embargo, al Congreso no se le ha ocurrido jamás ir á consultar la opinión de las cien municipalidades de la república cuando ha ido á cortar esos municipios con vías férreas. No creo que haya razón para considerar con carácter especial las facultades que tenga la municipalidad de la Capital, cuando se ha establecido que, á favor del poder que tiene el Congreso de legislar en todo lo que se relacione al *inter states commerce* en toda la república, ha podido desconocer facultades en las municipalidades autónomas y que no puede estar limitado en su accion, cómo poder público, cuando viene á hacerlo en la Capital de la república donde, por la Constitución, es legislatura local con carácter exclusivo.

Yo creo que no hay ciudades con fueros en la república. Todas las ciudades de la república están sometidas al imperio de los principios constitucionales que rigen nuestras instituciones; tienen las facultades y los poderes que les dan las constituciones de provincia, que están todas consentidas, aunque limitadas por la Constitución federal.

La Capital de la república no tiene ni puede tener bajo ningún punto de vista, mayores facultades que las que tienen las capitales de provincia, y repito, si el gobierno nacional tiene acción libre para intervenir en todo lo que se refiere á la administración pública é ir á cruzar los territorios de las capitales de provincia, con mayor razón, debe admitirse que la tenga cuando se trata de la capital federal.

Por otra parte, esto no es nuevo. No es un caso excepcional; el Congreso está legislando á diario en materia de acceso de ferrocarriles en la Capital federal. Está acordando concesiones en la superficie y á alto nivel en todas partes. No sé en virtud de qué principios, de qué razón se habría de establecer que ya le faltan facultades al honorable Congreso cuando se trata del subsuelo; tanto más que en el subsuelo de la Capital lo único que se hace son las obras de salubridad que dependen de la jurisdicción federal, como es sabido.

He hecho esta referencia y comparación entre las facultades de los municipios de toda la república con las que puede tener el de la Capital federal, porque creo que sería un precedente peligroso el que sentaría el honorable Congreso si admitiera que puede ser coartada su libertad de acción cuando se trata de la Capital de la república, porque mañana dictaría leyes acordando concesiones de ferrocarril en otras capitales de provincia, y sus municipalidades vendrían entonces á favor de este precedente y con mayor razón á decirle al Congreso: ahí no puede ó no debe entrar; ahí no puede hacer lo que quiere sin haberme oído.

El poder federal toda vez que tiene que intervenir en las localidades pide la

opinión, consulta los intereses de las mismas y resuelve las cuestiones de esta naturaleza sin perjudicarlas; tratándose de la Capital federal ha hecho lo mismo. En este caso ha sido oída la municipalidad como lo he referido y ha tenido toda la participación que podía legítimamente tener; pero nada más, porque no podía ir más allá. Ha informado á los poderes públicos sobre la materia y después de estos informes la comisión de obras públicas ha preparado su proyecto y lo ha presentado á la honorable cámara.

El régimen ferrocarrilero de la república, señor presidente, exige imperiosamente que toda la región servida por el ferrocarril del Oeste tenga, como las otras, fácil acceso al puerto de la Capital. El medio de que hasta ahora se vale, por el Riachuelo, para entrar al puerto, es sumamente deficiente; á tal punto que la empresa de ese ferrocarril, que es una de las que tiene más material rodante y mayor número de vagones, es la que siempre está más atrasada en cuanto al servicio de exportación por las dificultades de su acceso al puerto, sin culpa absolutamente de su parte, porque está gestionando hace tiempo obtener esa entrada por el medio que estamos discutiendo.

Como decía hace un momento, no podemos admitir que cuando el Congreso está ejerciendo facultades propias y resolviendo estas cuestiones con el criterio de las grandes conveniencias nacionales, pueda ser detenido por ninguna clase de consideraciones que se funden en facultades muy discutibles de otro de los poderes locales.

Todas las objeciones que se hacen á la forma de resolver esta cuestión fundándose en inconvenientes de orden material, son á juicio del Poder ejecutivo completamente insostenibles. La construcción de estos subterráneos, tal como se proyecta, no importa un monopolio ni un exclusivismo. Todas las empresas que quieran hacer subterráneos quedan en perfecta libertad de hacerlos. En cada calle de la ciudad de Buenos Aires se puede hacer uno, como se hace una línea á nivel superficial. Más todavía: se puede hacer doble número de subterráneos que los que permite la red de tranvía superficial por una sencilla razón: porque no es posible poner tranvía sobre otro en la superficie; pero sí se puede hacer eso debajo del suelo.

Desde el peristilo de la catedral hasta el nivel de la primera napa de agua hay un término medio de diecinueve metros de un terreno perfectamente adaptable á esta clase de construcciones, como lo acaba de informar el señor miembro informante de la comisión: allí se pueden superponer dos y hasta tres túneles.

Este subterráneo concedido á la empresa del ferrocarril del Oeste por la avenida de Mayo, no excluye otros subterráneos por la misma avenida, porque aquélla tiene veintisiete metros y el subterráneo sólo ocupa nueve. Es claro que el Poder ejecutivo al aprobar los planos no va á permitir á la empresa colocar los rieles en un punto que quite la posibilidad de establecerse á las otras.

En lineas paralelas no hay ninguna razón que obstaculice la construcción de subterráneos, que se pueden hacer uno en cada calle, porque las calles angostas son susceptibles también de tener un subterráneo, como lo prueba el hecho de que las empresas del Central Argentino y del Sur proponen construir un subterráneo entre Constitución y Retiro, que va á cruzar las calles más angostas de la ciudad. Hay espacio suficiente para esos subterráneos en ellas; de donde puede deducirse, lógicamente, que en todas las calles pueden colocarse subterráneos.

Respecto del cruce, que es una de las observaciones que se han hecho, se contesta en la forma más sencilla. Es sabido que en todas las construcciones de líneas subterráneas, en las que se busca dar á los trenes una gran velocidad, nunca se hacen con rasante horizontal, se hacen siempre subiendo en los puntos de acceso á las estaciones, por razón de la mayor facilidad para descender á los subterráneos, y por otra razón más: porque es necesario facilitar el detenimiento de la marcha rápida de los trenes con una cuesta arriba y facilitar el arranque de los trenes con una cuesta abajo.

De manera que por esa razón, en toda empresa, los subterráneos se hacen colocando las estaciones relativamente á una altura, á fin de que la llegada sea en cuesta arriba y el arranque sea en cuesta abajo para facilitar la rapidez del movimiento.

En estas alturas que vienen á formar una gran S, como una línea sinuosa en el perfil que tendrá la vía en el subsuelo, caben los cruces, tantos como se

quieran, por arriba ó por abajo, según sea el cruce de una línea á otra. De manera que bajo ningún concepto hay dificultades que se opongan á acordar la construcción de subterráneos á todas las empresas que lo pidan porque siempre habrá local suficiente y apropiado para la vía de otra empresa.

Hay algo más: no se puede suponer que la concesión de subterráneos en la avenida de Mayo excluya otras concesiones por efecto de absorción del tráfico. Los efectos de absorción de un subterráneo no son tan extensos como los de un tranvía superficial. Es claro que un pasajero no ha de caminar diez cuadras para tomar un subterráneo; si en su camino encuentra un tranvía superficial que vaya en la misma dirección, es evidente que tomará éste último.

Hay, pues, que admitir que estas líneas subterráneas tienen un límite muy reducido de efecto útil en cuanto se refiere siempre naturalmente al tráfico local; y por consiguiente, un tranvía establecido en un subterráneo en la avenida de Mayo no puede excluir bajo el punto de vista de absorción del tráfico, á otro tranvía que en otro subterráneo se establezca en la calle general Mitre ó Cuyo. Es posible que el efecto útil del subterráneo alcance á dos ó tres cuadras, pero no más lejos.

Estos detalles son poco importantes, pero son decisivos en esta cuestión. No hay monopolio alguno que impida á la comuna establecer cualquier línea subterránea. Si la municipalidad quiere construir otra línea subterránea y tiene los recursos para ello, podrá hacerlo en completa libertad sin que nada se oponga, lo que dudo que pueda hacer la municipalidad en vista de la escasez de recursos que tiene, para hacer otras obras superficiales, como ser avenidas, etcétera.

En la nota del intendente que tengo á la vista hace mención de que estas construcciones subterráneas serían una fuente de recursos para la municipalidad. Me parece que esto es un error gravísimo.

En qué caso la municipalidad podría considerar las líneas subterráneas como fuente de recursos? ¿Va á invertir propios capitales? ¿Esos capitales le van á redituar el precio que le cuestan? Será muy difícil; creo que será lo más aventurado; creo más, que se puede asegurar que no tendrán el rendimiento necesario para costear ese capital, y entonces, digo ¿cómo puede considerarse fuente de renta un negocio que es á todas luces malo, inconveniente? Entretanto, va pasando el tiempo; año tras año las empresas particulares quieren construir los subterráneos; y la municipalidad dice: no, los voy á construir yo. Y me parece que no está próximo el día en que los municipales de la Capital puedan ver cumplida su esperanza!

Creo que si el Congreso no autoriza la construcción de los subterráneos que tiene sometidos á su consideración ahora, pasarán muchos años antes de que la ciudad de Buenos Aires sepa lo que es un subterráneo.

Sin embargo, recuerdo en este momento que sí podrá llegar á saberlo, porque el Congreso ha autorizado á la compañía de ferrocarriles de los señores de Bruyn y Ocamendi, y lo recuerdo porque hace poco he aprobado los planos, una concesión autorizándoles á cruzar la Capital por un subterráneo propio de la empresa, que no vendrá jamás á poder del estado.

Y yo pregunto: si el Congreso ha podido otorgar esta concesión, si las autoridades municipales no han encontrado que observar á este respecto, si además de esa línea ha concedido otras, ¿porqué razón en este caso ha de venir á establecerse esta oposición tan intensa al proyecto, al pensamiento que se tiene en vista?

Creo, señor presidente, que en estas consideraciones, que no son ni con mucho todas las que podría aducir en favor del proyecto, está perfectamente justificada la adhesión del Poder ejecutivo y al mismo tiempo todo el deseo que manifiesta de que el proyecto sea convertido en ley.

He dicho. (*¡Muy bien! ¡muy bien!*)

Sr. Saavedra Lamas—Pido la palabra.

El espectáculo que la cámara acaba de presenciar es sin duda, señor presidente, de un interés positivo; y aunque ofrezca para una primera observación formas extrañas ó caracteres insólitos, me permito creer que en realidad de verdad no es extraño ni aún novedoso.

Que el Congreso como las cláusulas constitucionales lo indican, es la legislatura local de la Capital, entiendo que no se ha desconocido, que ni aún siquiera se ha discutido en debates ante-

riores ni en el debate actual; que su situación es análoga á la que existe en el distrito de Columbia en Norte América, que los fallos de la corte federal de ese distrito son de estricta aplicación en este caso, se ha dicho reiteradas veces en la cámara, ha quedado como una verdad consentida y puede en consecuencia reputarse como aplicable rigurosamente el principio que de esos fallos emana, y según el que, el poder de la legislatura es limitado como legislatura de la Capital. El hecho de la federalización, dice uno de ellos, extingue todo poder local anterior, las facultades del Congreso, agrega otro, son ilimitadas, no siendo de necesidad estricta ni las formas de la elección comunal.

Los dos ministros del Poder ejecutivo al concurrir á este sitio lo han hecho pues, como el señor ministro del interior decía, reconociendo que es materia ésta que corresponde á nuestras facultades de legislación.

Su concurrencia, su comparecencia, importa tributar al Congreso el homenaje que á su soberanía se debe, admitiendo su jurisdicción.

En consecuencia los señores ministros en el seno de esta corporación en que se hallan, son colegisladores simplemente, en el sentido común, y podría decirse que después de haber oido las mesuradas palabras que el señor ministro del interior ha dejado expresadas, hemos oído también las del colegislador, del legislador, mejor dicho, señor Ramos Mejía, que ha querido venir hasta la Cámara para traerle la expresión de sus conocimientos en esta materia; conocimientos tan intensos en los ramos de la agricultura donde ha dejado una obra recientísima y de indiscutible mérito, como en este otro asunto de las obras públicas que también domina, al igual de aquel otro de los estudios jurídicos y constitucionales en que, anticipándose á objeciones que nadie ha hecho, que nadie seguramente pensó hacer, ha cargado con un ímpetu muy encomiable por cierto, contra la hipótesis del desconocimiento de la jurisdicción del Congreso en materia local, afirmando que esa jurisdiccion existe, como yo me complazco en creer que existe y como lo prueba el hecho de su presencia aquí.

Por mi parte, en este asunto sencillo y simpático, en este asunto que me parece impregnado con una emanación de esa simpatía personal que ha dejado el señor miembro informante al fundarlo extensamente en esta cámara, no encuentro sino una cuestión encomiable, una alta cuestión de debate de graves asuntos administrativos, de mejor interpretación de las cuestiones públicas á ellos conexionadas, y de mejor solución de problemas cuya definitiva aplicación derivará importantísimos efectos sobre el bienestar de este tan denso agrupamiento humano. Nada, pues, hallo en él que predisponga á la agitación ó al encono con que algunos lo tratan en uno ú otro sentido; y en lo que á mí me respecta puedo asegurar que he de encararlo con la más absoluta ecuanimidad de criterio y que he de buscar en levantadas y serenas inspiracines la forma de cumplir el mandato de legislador por la capital que invisto al votar la materia.

No habitúo por otra parte—y la Cámara me ha de permitir recordarlo—molestar su atención con frecuencia; rara vez levanto mi voz en este recinto; dejo que lo hagan otros seguramente más entusiastas, quizá también más preparados. En el caso ocurrente me creo sin embargo en el deber de hacerlo al sólo y sencillo objetivo de aportar algunas razones más á la deliberación que se haga; algunos juicios, conceptos ó antecedentes, que al chocar con otros que les sean opuestos, puedan determinar la forma mejor de solucionar el punto.

Pero quiero dejar incorporado otro antecedente al debate que se haga: consiste él en el criterio con que en general miro la acción de nuestras empresas ferrocarrileras, criterio que por cierto no se armoniza con el de aquellas que las consideran á través de un sentimiento de desconfianza ó de recelo.

Creo por el contrario, señor presidente, tengo mejor dicho entre mis convicciones íntimas, la de que nuestras grandes líneas férreas, han sido positivamente beneficiosas para el interés público en sus formas variadas, que han contribuido poderosamente en el pasado al desarrollo de nuestro vigor orgánico, que son y serán factores de nuestro progreso incesante y los únicos medios artificiales quizá con que podrá acelerarse la evolución de la riqueza territorial que tanto nos interesa; creo en síntesis, que la acción ferrocarrilera es bienhechora, casi siempre.

Pero enunciado ese concepto, es necesario detener el vuelo á veces dema-

siado rápido de un entusiasmo generoso, para raciocinar en el término medio, mesurado y circunspecto, en que la razón con serenidad actúa.

Es necesario no olvidar que no obstante todo lo dicho, la magnitud de los intereses de esas empresas es en verdad enorme. Los ferrocarriles de la nación representan hoy día una fuerza potencial de intereses magnos digna de ser estudiada gravemente, y los que desempeñamos nuestras tareas legislativas con un criterio celoso de interpretar bien el interés colectivo, los que estudiamos siempre las formas en que el voto se emite y aquellas en que debe emitirse, hemos hallado un gran hueco en esta materia, un gran vacío; la falta del criterio de una política ferrocarrilera firme y vigorosa como para mantenerse arriba del vaivén de los intereses pequeños y de los casos particulares en su inevitable alteración específica.

Y bien, señor presidente, he de decirlo con franqueza: yo no he hallado ese criterio director que buscaba presidiendo las deliberaciones de la cámara en la discusión de las materias que son al respecto típicas.

El señor presidente de la comisión de obras públicas, con una autoridad indiscutible que yo reconozco y que me complazco en afirmar que tiene, ha dado opiniones en diversos casos que yo he seguido siempre con un interés muy vivo. Una de ellas por ejemplo la expresó cuando se discutía el puerto del Rosario, con motivo de la rescisión que él mismo proponía; tengo fe, afirmó el señor ingeniero Mitre en aquel entónces, tengo fé en la acción administrativa del Estado; acción del Estado, agregó, que se debe desenvolver siempre que sea posible; la posibilidad de hacerlo lo demuestra el ejemplo de las obras de salubridad cuyas formas primitivas ú originarias de explotación relacionadas con una compañía particular recordó en son de crítica, forma que desapareció, agregó, felizmente, y que importa un mal sistema de coparticipación ó sociedad que siempre debe combatirse; la rescisión del contrato fué la última conclusión á que llegó para solucionar la cuestión en su interesantísimo estudio

El concepto ó criterio recordado parece que no ha persistido en el espíritu de aquel que lo expresó en la forma que he referido: lo prueba un hecho evidente, la oposición hecha á una forma de explotación que hoy día es proyectada por él mismo, no sólo admitida. Pareciera pues que en el concepto del señor ingeniero Mitre ese sistema de sociedad ó de coparticipación que no era conveniente votarlo cuando se trataba del puerto del Rosario, le parece ahora que lo será cuando se trate del ferrocarril del Oeste. Quiero decir pues que la autoridad del señor ingeniero Mitre que yo reconozco, pero que me ha parecido que le sugiere una actitud que me permito creer que no debiera adoptar en ciertos casos, quiere decir que la autoridad del señor ingeniero Mitre no se eleva sobre un basamento sólido, pero su criterio está en evolución, porque ha procedido en el transcurso de un breve tiempo en dos sentidos distintos: ha de permitirme, pues, mi modesta divergencia y ha de disculparme pues en las razones que me la inspiran.

Sr. Mitre—Supongo que el señor diputado se está refiriendo al diputado Mitre y no al ingeniero Mitre.

Sr. Saavedra Lamas—Le doy el título porque conviene, porque se trata de tecnicismo. El señor ministro muy entendido en estas materias de obras públicas no es ingeniero, y quiero dejar establecida la diferencia que entre los dos existe. *(¡Muy bien!)*.

Pero ya que he hecho referencia al señor ministro que tengo aquí á mi frente, y ya que estaba hablando de la necesidad de fijar un criterio director para el desarrollo sistemático de nuestras obras públicas, ya que he declarado con franqueza que en el entusiasmo, en el empeño juvenil con que desempeño mi tarea he tratado inútilmente de hallarlo, diré que su ausencia, su falta en las regiones del gobierno me parece grave, más grave aun que en las evoluciones con que una concepción individual puede apreciar el asunto.

Yo atribuyo á los móviles del señor ministro de obras públicas, he de decirlo, previamente, toda la bondad de propósitos que no puede menos de esperarse en un hombre de su alcurnia, de su condición moral y de su clase.

Pero francamente, me he de permitir decirlo con franqueza, su actuación en estas cuestiones de obras públicas, lo declaro usando de mis derechos de legislador, me ha sorprendido profundamente. El señor ministro vive en plena urgencia; lo he visto en la comisión de hacienda, sosteniendo la necesidad de afrontar la cuestión de la venta del An-

dino en forma inmediata é imprescindible; luego lo he visto en días posteriores preocuparse de una operación de títulos que debía hacerse para el ferrocarril Central Norte, en la misma forma afanosa. El señor ministro de obras públicas ha asistido á la discusión de todas las líneas que se han lanzado y ni una sola vez se han abierto sus labios en el transcurso de las discusiones con esa hermosa locuacidad con que lo vemos afrontar otros temas, para tratar de obtener una ventaja, una mayor utilidad en esos convenios en que una de las partes contratantes es el estado. El señor ministro de obras públicas ha expuesto su opinión siempre en defensa y á favor de los contratos que se hacían.

Pero si dije anteriormente que tenía el más alto concepto de los móviles personales del señor ministro, quiere decir que dejé enunciado que encontraría á esta anomalía tan extraordinaria una explicación sencilla y que en efecto es para mí la que sigue: el señor ministro llevado por el entusiasmo generoso de difundir en el territorio nacional las vastas obras que el territorio nacional requiere para su progreso inmediato, cree que los intereses públicos están identificados con los intereses ferrocarrileros, y que en todos los casos desenvolviendo, ampliando y facilitando la acción de una línea férrea, se proteje una conveniencia nacional y se auspicia el interés colectivo.

Pero, señor ministro: ¿cómo es posible desconocer que una empresa comercial á la cual he sido el primero en tributar mis homenajes, que esas empresas ferrocarrileras bienhechoras y útiles son empresas que existen con propósitos de lucro, son empresas que buscan negocios y que buscan ganancias y cómo desconocer que no pueden estar siempre compenetradas con el móvil altruista del estado, pues hay casos en que los intereses ferrocarrileros tienen que estar en divergencia, en oposición, en contradicción con los intereses públicos?

Y ese criterio del señor ministro de obras públicas, séame permitido repetirlo, que debe ser un contralor de esos intereses, importa un criterio que es un peligro para la gestión de estos intereses nacionales; y una prueba de la contradicción que en muchos casos le ofrecen esos dos intereses, la tenemos en este asunto del ferrocarril subterráneo. No es la primera vez que se trata. La cámara lo ha considerado ya, como decía el señor miembro informante de la comisión el año pasado.

Yo he leído, para prepararme, con la desconfianza que fundadamente tengo en mis aptitudes para estas cuestiones, he leído minuciosamente el debate para buscar luces y encontrar allí opiniones y conceptos, y es un debate que por su minuciosidad y por su detalle, hace honor á la cámara.

En él intervino el señor diputado Ortiz de Rozas; en él intervino al mismo tiempo, el señor diputado Argerich en la forma precisa que le es característica, y en él, sobre todo, se hizo un discurso que ahorra todo lo que pudiera decir yo sobre la singularidad de la situación de Buenos Aires, sobre los caracteres especiales de este enorme y vasto centro de actividad comercial é industrial, cuyo desarrollo demográfico asombra al mundo, sobre las conveniencias de adoptar un procedimiento de municipalización para proteger, para ayudar esa débil institución municipal.

Y bien; todo eso fué dicho con la elocuencia absoluta que le caracteriza siempre, y en esa forma científica de conferencista interesantísimo que es la característica del señor diputado Antonio Piñero.

La conclusión de ese debate, como lo ha expuesto el señor miembro informante de la comisión, se condensó en una moción que fué aprobada. Esa moción decía lo siguiente: se suspende la tramitación de este asunto hasta tanto la comisión de obras públicas tome nota del plan municipal para la construcción de redes ferroviarias subterráneas y al mismo tiempo averigüe los recursos con que deben realizarse.

Quiere decir, entonces, que el concepto de la cámara quedó consagrado alrededor de ese punto; quiere decir que la camara dió un mandato implícito á la comision de obras públicas, exigiendo el cumplimiento de estas dos condiciones; hasta tanto averigüe la conexión que deben tener las redes ferroviarias y el recurso con que se cuenta; quiere decir, entonces, haciendo justicia á esa distinguida comisión de obras públicas, cuya laboriosidad hace honor á la cámara,—lo he reconocido siempre,—que si ha traído de nuevo al debate este asunto, si ha redactado de nuevo este proyecto, ó si el señor diputado Mitre ha presentado en este caso un proyecto nuevo, debe haber subsanado esas

dos condiciones; porque sino, la lógica de un razonamiento elemental permite hacer suponer que los mismos diputados que lo rechazaron entonces tienen el derecho de decir: Pero nuestro aplazamiento fué á estos objetos, á estos fines. En una palabra, haciendo el honor de creer que esos diputados obraban en virtud de una convicción sentida, se han debido subsanar esas condiciones tan claramente establecidas.

Veamos si se ha hecho.

Primero, era necesario conexionar las líneas distintas de los tranvías subterráneos con la red municipal.

La comisión ha despachado en los distintos casos todas las líneas que le han sido solicitadas generosamente; las ha concedido con toda la amplitud explicable en su noble entusiasmo al tratarse de obras públicas.

Ha acordado concesiones á los señores Gallo y Quesada, á todo el mundo, á todo el que las ha pedido; pero la comisión ha cumplido cón esto que fué la expresión de la voluntad de la cámara: ¿ha tenido en cuenta los derechos de una red municipal?

Sr. Mitre—Que no existe.

Sr. Saavedra Lamas—Que aquí está... *(Muestra un folleto)*

En el año 1907, la comisión de ingenieros municipales, compuesta del ingeniero director de vías de comunicación, que fué llamado á su seno para dar opinión, del ingeniero Morales y del ingeniero Agustín González, director de obras públicas, se dedicó á estudiar prolijamente este asunto, bajo la acción del intendente municipal, entonces, señor Alvear, que pensaba resolver esta cuestión; lo estudió prolijamente, durante largo tiempo, con el concurso de la competencia innegable del ingeniero director de las obras de salubridad, conocedor del subsuelo de la ciudad, y su estudio fué enviado á la comisión deliberante municipal, en cuyo seno existían—en la subcomisión de obras públicas—algunos miembros distinguidos que tienen ese título de ingeniero que me indicaba el señor Mitre que yo le diera, pero que es una garantía de la preparación de los hombres en esta especialidad de los conocimientos, por más que sea una característica de los argentinos ostentar conocimientos en muchas materias; y todos esos miembros de la subcomisión de obras públicas aceptaron aquel estudio, y en su virtud se promulgó, en documento público, una ordenanza municipal que tengo á la mano, que lleva mi propia firma, y cuya escasa difusión explica su olvido. Quedó pues, consagrada y promulgada la existencia de una red municipal base de la licitación; y el señor ingeniero Mitre, cuya preocupación por los intereses públicos reconozco y cuya dedicación ampliamente conocida en el país hace disculpar sus olvidos, recibió una nota, que fué firmada también por las autoridades municipales y que lleva la fecha del 8 de mayo de 1907 y que iba dirigida al señor presidente de la comisión de obras públicas de la honorable Cámara de diputados de la nación, avisándole que se había sancionado una red municipal.

Quiere decir, entonces, que así como se han distribuido y se han dado esas distintas concesiones sin establecer conexiones, sin relacionarlas entre sí, se ha creído también en este caso que el principio físico de que dos cuerpos no pueden ocupar el mismo lugar en el espacio, podría alterarse en este caso y meterse una línea en otra. ¿Se ha previsto en efecto, la cuestión de los niveles? ¿A quién se le ha concedido el nivel superior, á quién se le ha dado la preferencia en este caso? La forma que se ha adoptado no es seguramente la que debía adoptarse, porque una experiencia dolorosa lo ha demostrado así. El mismo señor diputado por la Capital, autor de la interesante ley que lleva su nombre, tiene que reconocerlo así; porque él mismo ha lamentado en distintas ocasiones, que el desarrollo de la vida ferrocarrilera del país se producía sin la base positiva de un plan metódico, sin una conexión calculada, sin una meditación prudente y serena de los poderes públicos, que deben prever el desarrollo en el futuro de la acción ferrocarrilera. Y yo digo en este caso, ¿cómo vamos á admitir en el subsuelo virgen, no utilizado todavía con líneas subterráneas de ninguna especie, que se construyan éstas sin plan, sin coordinación, sin conexión ninguna?

Pero la contestación vendría posiblemente del señor diputado Candioti, que ha sido el miembro informante de la comisión en este caso, y si mal no interpreto su pensamiento, esa contestación sería que el Poder ejecutivo es el que está encargado de establecer ese plan y esa conexión.

Pero, señor presidente, no es aceptable la forma esa, de entregar á la acción

del Poder ejecutivo la coordinación de cosas tan importantes como son estas concesiones, dificultando así la formación de una red.

El Poder ejecutivo está hoy día desempeñado en esta materia por un distinguido caballero cuyos conocimientos yo reconozco y aplaudo; pero mañana, en el camino ascendente de su acción política, puede ir á otro puesto, puede pasar al ministerio de hacienda ó á cualquier otro para desempeñarlo con igual conocimiento al que desempeña el que actualmente tiene, y yo digo: ¿cómo entregar á la incertidumbre, vale decir al conocimiento, á la experiencia de una persona cuyo criterio no se sabe cuál será, cuya índole no se conoce, y cuya preparación en la materia puede ser deficiente, esta coordinación de líneas que forman una relación, que forman una armonización en las distintas vías y que constituyen propiamente una red municipal?

Me tomaré, pues, la libertad, con toda la distinguida consideración que me rece el señor diputado por la Capital y la encomiable comisión de que forma parte, de creer que esta primera prescripción ó este primer mandato, implícitamente envuelto en la resolución de la cámara, no se ha cumplido. Veamos ahora si se ha cumplido con el otro.

El segundo era más sencillo: se trataba de averiguar si tenía propiamente la municipalidad los recursos con que debía realizar sus obras; si tenía aptitudes rentísticas ó financieras para poder realizarlas, ¿y qué hizo la comisión? Probablemente la noticia periodística llevó en este caso á sus oídos la referencia de que había fracasado la municipalidad en la licitación.

Sr. Candioti—La comisión tuvo la documentación auténtica, no noticias de los diarios!

Sr. Saavedra Lamas — Perfectamente, la documentación auténtica que había evidenciado ese hecho; y entonces la comisión de obras públicas, meditando sobre el punto interpretó que ante ese hecho había quedado atestiguada la insuficiencia rentística de la municipalidad.

Yo me permito creer que el exceso de labor, tan encomiable, que esa comisión ha tenido, le impidió llevar su meditación á un punto más alto, á una forma más intensiva de apreciación, porque el hecho de fracasar una licitación no basta para fulminar á una comuna que está en el gran centro de vida activa, industrial y comercial, que es la gran ciudad de la América meridional, y no es posible decir que porque una liciación haya fracasado, carece de recursos esa comuna, porque una ligera investigación le habría evidenciado que por las circunstancias en que la licitación se efectuó, su fracaso no constituye un hecho positivo, demostrativo de la conclusión á que se arriba.

¿Quién no sabe, señor, que se había producido en ese tiempo la crisis norteamericana, que fracasaba en aquel momento en Europa los empréstitos nacionales y el empréstito japonés? Quién no sabe?... (No lo sabe el que no lo ha averiguado, que si lo hubiera averiguado lo sabría) ¿quién no sabe, repito, que en el seno de la comisión municipal se previeron todas esas incidencias, que se previeron las circunstancias financieras difíciles en que la licitación se desenvolvería? Allí se dijo, señor: Láncese la licitación por vía de ensayo, por vía de experimentación, para modificarla después en una forma más oportuna, para perfeccionarla. Y tan es así que no se pidió al Congreso la ley que se necesitaba para hacer las expropiaciones.

¿Quiere decir que este hecho es bastante para fundar la fulminación de la capacidad rentística del municipio?

Pero admitamos que esa incapacidad rentística existiera, y con la alta ecuanimidad con que debe tratarse esta materia, sin apasionamientos de ningún género, en esta divergencia sobre la mejor forma de servir el interés público, yo me permitiría preguntar á los señores diputados si aún cuando se evidenciara que hay una debilidad rentística en la gran ciudad nacional, que es nuestro orgullo, que constituye una de las pocas cosas buenas y grandes que la nación ha formado en el lento proceso de su organización histórica, si aún cuando existiera esta debilidad, repito, es justo, en presencia de este antecedente, arrancarle su subsuelo, que puede ser una base para el futuro desarrollo de su riqueza, una base para la utilización que en todas partes se ha hecho de este elemento.

Si en tal forma procediéramos nos apartaríamos hasta de lo que se estableció en el pacto mismo de capitalización.

El señor ministro, conocedor de estas cuestiones constitucionales, recordará

sin duda que cuando se discutía la capitalización se hizo notar la deficiencia en que la municipalidad se encontraría para atender á las grandes necesidades del futuro, privada como quedaba de la contribución directa, de las patentes comerciales, etc.

Fué entonces que dijo Alberdi que la nación adquiría el compromiso, por ese pacto, de dar á la ciudad, generosa y ampliamente, todos los elementos necesarios para que pudiera hacer sus obras. Y me permitirá el señor autor del proyecto que crea, respecto del ferrocarril del Oeste, que deba manifestarle, que Alberdi no habría reputado satisfecha esa obligación por parte de la nación, si se entregara la construcción del subterráneo á una empresa particular en la forma que él propone

Sintetizando, no ha cumplido la comisión el mandato implícito que iba envuelto en el aplazamiento que votó la cámara; y no ha cumplido, lo repito nuevamente, sin hacer cargo ninguno, porque no entra en mi espíritu ni en mi temperamento tratar esta cuestión sino tributando un homenaje á la comisión—porque en su afanoso empeño de hacer obras públicas, que es también la característica del señor ministro, ha olvidado llenar estas exigencias y trae el asunto en las mismas condiciones en que lo trajo anteriormente, después de haber dado á la municipalidad un tiempo demasiado breve para hacer un ensayo y de haber esperado para ver si se podía hacer ó no en otra forma, después de haber oído la voz elocuente de Piñero y la palabra precisa de Argerich.

Pero no se me oculta que aparece pronto la razón ó el motivo, que aparece el argumento fundamental que ha sido el inspirador de su conducta: la urgencia; no se puede esperar más; es necesario realizar estas obras; es necesario que el país entre con acción encomiable á la obra; es necesario que esta ciudad tenga subterráneo, é inmediatamente que tenga subterráneo, que no se espere más; que ahora, cuando faltan cuatro sesiones para concluir el período legislativo, es indispensable que sancionemos este subterráneo, inmediatamente, porque el interés público lo requiere! ¿Pero qué interés es ese? ¿Es el interés del tráfico de que hablaba el miembro informante de la comisión? ¿Son las exigencias de la vialidad, del transporte?

Yo me voy á permitir hacer una referencia, que el señor ministro de obras públicas, tan versado en este dominio de los conocimientos, ha de recordar sin duda. Me refiero á la forma en que se resolvió en Francia este problema de los tranvías ó transportes subterráneos.

Hay dos obras, y aunque no soy afecto á hacer citas de autores necesito buscar en ellas el caudal de experiencia que me falta, hay dos obras, digo una de Jules Hervieu y la otra del ingeniero Dumas, que contienen estudios prolijos sobre la forma con que se debatió en Francia este problema de tráfico municipal, desde la primera concesión hecha al jefe del Crédit Foncier y la siguiente hecha á los establecimientos Eiffel hasta que después de veinticinco años se resolvió este debate que tratamos aquí de resolver en esta forma afanosa, como si estuviéramos consultando, en la mejor forma, el servicio público, allí se produjo la lucha, la divergencia sobre el consejo de estado y la municipalidad; y después de veinticinco años—oígalo bien la honorable cámara,—después de veinticinco años se resolvió que correspondía á la municipalidad. Y á este respecto, á las reminiscencias constitucionales del señor ministro de obras públicas, me permitiré agregar este antecedente: que Francia no es un país donde existe el régimen federal, que es el país clásico de la unidad y que sin embargo se ha dado á la ciudad de París la posibilidad de formar su propio subterráneo. Pero al hablar del subterráneo de París, se me viene fatalmente á la memoria el subterráneo de Londres, del cual supongo es partidario el señor miembro informante de la comisión de obras públicas que estará por decirme que ha sido hecho en condiciones diversas al de París, pues precisamente ha sido concedido á las empresas particulares para que lo exploten.

Yo que no tengo competencia en esta materia, y que oriento mi espíritu con paso prudente en el camino de ciertas especialidades, he buscado en la literatura clásica de la materia el medio de resolver este problema, que pudiera surgir entre el ingeniero, que sostendría el metropolitano de Londres, y yo, que sostendría el metropolitano de París. El debate se ha hecho y con la mayor amplitud en Norte América, en la exposición de San Luis, discutiéndose el asunto en un congreso de ingenieros

civiles. Se estudió la cuestión allí y consta en una obra que tengo á la mano y que se titula American society of civil enginners; international enginneering Congress. 1905, vol. LIV Part F. pág. 367.

En esa conferencia internacional de ingenieros se presentaron memorias sobre el tipo del metropolitano de Londres, de Norte América y de París; y el ingeniero Moore, al concluír este congreso, decía: Es indiscutible que la forma superior y más conveniente de resolver este problema, es entregar los subterráneos á la municipalidad. En Inglaterra, el sistema diverso ha producido un resultado caótico; y en el último libro que se ha publicado sobre la materia, que acaba de llegar, se estudia la manera de subsanar en la mejor forma posible los grandes inconvenientes que han existido.

Pero volveré á otro punto.

Si bien la cuestion institucional nadie la ha agitado, nadie la ha tocado, sin embargo, el señor ministro de obras públicas ha descargado sus sólidos y positivos argumentos sobre objeciones que no habían sido hechas; y para que esta interesante exposición y para que esta útil demostración á la cámara de sus conocimientos en estas materias jurídicas no quede estéril, yo la tocaré muy sencillamente, pero dentro de la base de que yo reconozco al Congreso el carácter de legislatura local. He estudiado con algún detalle esta cuestión en algunos años de estudios universitarios, á que modestamente me he dedicado, y que atraen mi espíritu con la altruista satisfacción de los altos estudios, pero no quiero insistir sobre esta faz constitucional que sería fácil desenvolver. Quiero el debate en este terreno simple de los intereses comunes. Admitamos que el Congreso es la legislatura exclusiva de la Capital de la república. Pero porque sea la legislatura exclusiva de la Capital, ¿es admisible que ningún interés tenga la municipalidad, que el Congreso diga: aquí yo mando; yo tengo mejor derecho para hacer la obra; á mí me corresponde; y no á la municipalidad, que es como cualquiera municipalidad de campaña?

¿Sería propio, sería digno de la cámara hacer así cuestión de mejor derecho?

En este debate de altos intereses, se dice, buscando la mejor forma de interpretar el interés colectivo: la solución del problema sólo la puede dar el Congreso como legislatura local. Indudablemente, como legislatura local, podemos cambiar el pavimento de la calle de Florida y ponerlo de mármol, por ejemplo, ¿pero que diría el pueblo de la Capital por este acto de uso que haría el Congreso de sus facultades constitucionales de legislatura exclusiva? ¿Qué diría la moral política ó administrativa á que debemos ajustar nuestro mandato?

Lo que corresponde, lo que el sistema de gobierno impone, lo que mandan las prescripciones pertinentes de nuestro derecho público bien consultado, es el régimen de la cooperación de los diferentes poderes del gobierno; y para este fin la municipalidad ha sido dotada de una ley orgánica, en virtud de la cual, entre sus atribuciones, el consejo tiene la facultad de velar por el tráfico y sus congéneres, de una ley orgánica dictada recién el año pasado, entre cuyas atribuciones el Congreso dice explícitamente, tiene la de velar por lo que se refiere á la vialidad y al transporte de las personas, etcétera. ¿Y cómo va á ir ahora á desalojarlo en el ejercicio de esa función que le ha dado, sin reveer el concepto orgánico y fundamental de la institución?

Pero esta materia de las municipalidades no es cuestión de simple equilibrio de poderes, es cuestión de realidad en ese sistema de frenos y contrapesos que la Constitución ha creado. Nuestro federalismo no es sólo el que se contiene en los artículos 5º y 6º tantas veces interpretados y repetidos en esta cámara: no es una simple cuestión de coexistencia del poder central y de los poderes provinciales, de gobierno central y de gobiernos seccionales; el federalismo es la descentralización, es la otorgación á estas autonomías administrativas de facultades que se creen que han de ser mejor ejercidas, por tratarse de corporaciones que estando más próximas á la realidad de los hechos, han de desempeñarlas muchísimo mejor.

Si todos estos argumentos golpearon el oído de un diputado cuando en aquellas sesiones anteriores se aplazó el despacho de la comisión ¿qué razón podría quedar, señor presidente, para no insistir en ese mismo despacho? Se me ocurre que quedaría esta única razón: que nuestra experiencia, nuestra dolorosa experiencia, de la función administrativa nos enseña que las municipalida-

des de la Capital han vivido en cierto modo la vida de un ensueño que siempre se ha tratado inútilmente de hacer las magnas obras que su progreso requiere; pero, señor presidente, si esto es un hecho notorio, no es notorio también que para evitarlo hemos tratado todos de impulsarla, de darle nuevas atribuciones, nueva vitalidad si fuera posible?

Si existe, por otra parte, esa deficiencia en las aptitudes.... Supongamos la hipótesis de que los miembros componentes de ella no tuvieran las condiciones necesarias para realizar la gran misión que deben abarcar. Pero ese hecho, admitida la hipótesis, ¿quién puede negar? sería completamente transitorio, sería un hecho pasajero, que duraría lo que el paso de los hombres, y que no puede dar lugar á duda de los demás.

Hay un ejemplo claro que mostrará el criterio que debe guiarnos en este asunto. Habrá ineptitud ó la habrá habido en épocas remotas; pero hay en cambio honestidad, eso no se puede negar, señor presidente. En los Estados Unidos de Norte América numerosos casos, como el famoso de Tammanny Hall, demuestran que no ha habido honestidad. Son notorios los escándalos producidos en las municipalidades norteamericanas, y ¿sabe la honorable cámara cuál es el rumbo que allí se sigue en materia de autonomía municipal como puede leerse en las obras más recientes de muchos autores, como Stead, Wilcox, Goodnow? Restringir, limitar la acción del Congreso; dar cada vez más á la acción municipal, la expansión de sus propias atribuciones para facilitar su desenvolvimiento. ¿Por qué? Porque se cree que en virtud de su mayor proximidad con los intereses públicos, debe serle más fácil el mejor desempeño de sus funciones.

Pero se argumenta entre nosotros con la urgencia como ya he dicho; pero repito de quién? de qué? Del tráfico, se responde, enorme de esta gran ciudad. Pero, señor presidente, si París durante veinticinco años ha podido afrontar esta cuestión del tráfico tranquilamente, sin este apresuramiento, que nos lleva en las últimas sesiones del período á resolver este asunto, si allí el número de vehículos de que nos habla el señor miembro informante y el desarrollo del tráfico tiene que haber sido más intenso,—porque no es posible entrar á comparar nuestra ciudad con aquella,—si á pesar de eso se ha detenido, se ha suspendido la solución de este problema fundamental durante veinticinco años, ¿no podemos esperar nosotros cuatro meses, dos meses siquiera? ¿Tenemos que resolverlo en cuatro sesiones bajo la presión de la urgencia?

Pero si la urgencia es un argumento insubsistente en el sentido recordado sino en el interés público el que inspira esa urgencia, quiero ahora tomar la cuestión bajo otro punto de vista, del punto de vista del interés de la empresa, interés muy respetable y digno de consideración sin duda.

La empresa, decía el señor ministro de obras públicas, tiene derecho á pasar por las vías subterráneas para llegar al puerto, en virtud de que hay contratos existentes que le autorizan á llevar sus vías al puerto de la Capital. Pero esos contratos, que alguna vez he estudiado detenidamente, no se refieren en primer lugar sino á líneas que deben pasar por la superficie; y en segundo término, en cuanto á la entrada al puerto, sólo le concede el derecho de empalmar con las vías del mismo. ¿Por qué? Porque hay para ello un interés público que prima ante todo.

Actualmente el empalme existe, y si la empresa del ferrocarril del Oeste dijera: yo tengo derecho, como ferrocarril nacional, de llevar mis cargas al puerto; y se encuentra en su camino con la entidad municipal que le dice: yo he sido organizada por el Congreso para servir los intereses de transporte de pasajeros: no me perjudique en la obtención de esos propósitos, ¿sería posible no oir la débil voz de esa institución que el señor ministro ha dejado en su exposición casi extinguida?

Yo no sé si el señor ministro no se ofuscaba, ó si realmente en los contratos ferrocarrileros habrá encontrado ya fijadas las líneas matemáticas del punto por donde el empalme se va hacer.

¿Pero cuál es el objeto de la empresa? El objeto es y vuelvo á insistir sobre que son empresas de negocios que se proponen fines de lucro, el objeto de la empresa es transportar sus cargas, economizar en el flete por una línea más directa al puerto y evitar los desvíos que le producirían teniendo que pasar por otros puntos, derecho muy legítimo; pero como en el ejercicio de ese derecho la empresa se encuentra en oposición con los intereses de la municipalidad que le dice: yo necesito este

subsuelo, yo creo necesario para servir los intereses que me han sido confiados es posible prescindir así en absoluto del estudio de ese antagonismo?

La cámara está ante la petición del ferrocarril del Oeste que dice: yo quiero llevar mis cargas al puerto; y ante el pedido de la municipalidad de la Capital que dada la situación de pobreza en que se la ha presentado no puede construir estos subterráneos, ¿qué resuelve? Ante la opinión del señor ministro y la de los técnicos que dicen que son conciliables ó no son conciliables los dos intereses, yo vuelvo á sentirme embargado de timidez ante la opinión de los ingenieros del señor ministro de obras públicas que suponen que son conciliables los dos intereses; pero me permitiría decir que no habitúo doblegar mi razón ante ningún tecnicismo, y que en la municipalidad hay veinte ingenieros que han salido de la universidad y que pueden suponerse tan entendidos como los ingenieros del señor ministro de obras públicas, y esos veinte ingenieros dicen que no es posible, que no es compatible dar á la empresa la posibilidad de hacer ese transporte porque se lo quitan á la municipalidad.

No lo dicen solo por razones técnicas, por razones comerciales y porque el hecho de que el subsuelo sea ocupado por una empresa importe la absorción del tráfico por esa empresa, lo dicen por cruzamiento de vías,

Noto que el señor ministro ha hecho un gesto....

Sr. Ministro de obras públicas Todo lo contrario.

Sr. Saavedra Lamas — Bien, es cierto que á la opinión de los ingenieros se agrega la opinión del señor ministro de obras públicas, el cual á fin de facilitar la solución de la cuestión admite en hipótesis que sean conciliables los dos intereses.

¿Cómo se concilian? Primero, se dice: démosle los medios de transportar las cargas y al mismo tiempo podrán hacer el de los pasajeros y para ello se le hace un regalo que lo lleva para cuando quiera hacerla competencia, que no es ni puede ser el primer objetivo, porque en esta cuestión yo reconozco que no es un negocio lucrativo una de estas combinaciones. Se dice: los dos intereses se combinan y esta es la creación de este hermoso organismo del proyecto que al mismo tiempo que se concilia los intereses del transporte de cargas, se concilia el de pasajeros.

¿Pero es admisible esa solución? Simplemente con razones de buen sentido, yo pregunto: ¿quién no conoce el abarrotamiento que hay en el puerto, esa masa enorme de vagones que impide el tránsito? Fíjese el señor presidente lo que sería en el subsuelo, y que regularidad quedaría para el transporte de pasajeros?

Ha tenido acaso la comisión la previsión de poner una cláusula de que solamente se hará de noche el transporte de cargas y de día el de pasajeros? No lo ha aceptado.

Sr. Ministro de obras públicas ¡Cómo no!

Sr. Saavedra Lamas—Sería muy bueno que se aceptase.

Pero una última hipótesis, porque me parece que el señor ministro desea hablar y como no quiero impedírselo...

Sr. Ministro de obras públicas Digo que si aceptará la empresa y la comisión.

Sr. Saavedra Lamas—Bien, voy á abreviar mi exposición, porque es de urgencia que nos hable el señor ministro en esta materia y no deseo contrariarlo.

La última hipótesis, señor presidente, admitamos que el subsuelo de Londres sobre el cual tengo algunas noticias—porque cuando hagamos el debate largo y minucioso, quizás sean diversas las pruebas que traiga de las expresadas aquí—sea distinto del de Buenos Aires, que existan las napas de agua,—que entre nosotros existen, que sea, en una palabra, admisible que pasen dos ó tres túneles, dos ó tres subterráneos. Ya entonces no se presenta la cuestión á la cámara en su forma primitiva, ya no se trata de decir entre los dos intereses en oposición á cuál se le da preferencia, señor presidente; se trata de decir lo siguiente: ¡cuál es la mayor ventaja del nivel superior respecto del nivel inferior, el ascenso y el descenso de la tierra, el ascenso y el descenso de las personas, la ventilación, la aereación, todo lo que facilita la acción además de la ventaja comercial? Porque para una empresa de esta índole importa un monopolio, tiene una superioridad indiscutible el nivel superior sobre el nivel inferior; y entonces, yo renuevo mi pregunta: si se presenta la empresa con el transporte de sus cargas y la municipalidad solicitando igualmente estos de-

rechos, ¿á quién se le da el nivel superior?

A la empresa, se responde; pero porque no ha tenido la previsión la comisión de consignar la reserva de ese nivel superior para la municipalidad, que tiene la aspiración, que tiene la pretensión de hacer la red y que encarna y representa importantes intereses públicos?

Hago estas observaciones ligeramente omitiendo muchos detalles, que quizá molestarían á la cámara; pues me tomarían muchos días, que explican mi divergencia sobre todos estos puntos fundamentales de la cuestión.

Voy á permitirme hacer ahora una última consideración.

¿Cómo es posible que en esta vida moderna, que en esta vida de desenvolvimiento prodigioso, de existencia industrial, en este desarrollo magno de una civilización que si se arraiga, se intensifica y se desarrolla es en el centro potente y vivo de la existencia colectiva, en la gran ciudad, en la gran capital, cómo es posible, digo, que aquí se den dos concesiones, una á perpetuidad al ferrocarril Buenos Aires y Rosario y la otra al ferrocarril del Oeste, que como la demostraré al señor autor del proyecto, viene á ser absolutamente á perpetuidad en la práctica, desprendiéndose del sub suelo, en la terminación afanosa de un período parlamentario, cuando faltan cuatro sesiones; cuando, señor presidente, tenemos mil otras formas de resolver los problemas del tráfico ó de permitir la solución de la acción de esas empresas? Me permito decirle á la cámara que precisamente discutiendo leyes á las cuales he dado mi voto silenciosamente por no molestar su atención con mi opinión, acompañando á otros que habían emitido opinión, he visto, en el caso del Buenos Aires y Rosario dar esos ramales que no se justifican por la acción que va á hacer revivir el territorio lejano, á lanzarlo al progreso y al desarrollo, esa gran razón de la riqueza pública viva y activa, por la acción del ferrocarril; esos viaductos contra los cuales he estado silenciosamente dando mi voto contrario; ese artículo 10 del ferrocarril Buenos Aires y Rosario, por el que se le permite trasponer todos los municipios de provincia para unir los establecimientos industriales.

Pero ya el honorable Senado parece que se va acostumbrando á la función de tutela constitucional y nos ha dado ya lecciones en esta materia, con motivo de la concesión Vega Belgrano enmendándole la plana á la cámara y haciéndole ver la necesidad de tener en cuenta la existencia de esos municipios.

La concesión de Vega Belgrano también se acuerda por noventa y nueve años en momentos en que en todas partes se reacciona contra ese sistema, tratando de limitar esos plazos; cuando hay el ejemplo de Francia que procura ahora acortarlos no ha mucho por convenciones especiales.

Yo no hago un cargo por ello y sólo vuelvo á hablar del entusiasmo, que me permito creer extremo, seguido por la comisión de obras públicas y por el señor ministro...

Sr. Mitre—Y de la cámara...

Sr. Saavedra Lamas—...y de la cámara porque se aprueben los despachos tal cual les he negado mi voto, como acabo de referir.

Por la simple y ligera exposición que he hecho, podrá la cámara permitirme...

Sr. Van Gelderen—¿Me permite una interrupción el señor diputado?

Para hacerle notar que la comisión de obras públicas y su miembro informante, que es precisamente quien interrumpe al señor diputado, cuando se trató la concesión Vega Belgrano, no han oído ninguna observación del señor diputado, y era precisamente en ese entonces que podía hacerlo con oportunidad y eficacia.

Sr. Saavedra Lamas — El señor diputado, distraído con el cigarrillo, que le veo, no ha percibido mi expresión de ideas á este respecto, porque dije hace un momento que yo no fundaba mi voto en esta cámara por el temor de molestar á la cámara misma, como el señor diputado, que inunda los debates con la forma elocuente, sincera, de sus exposiciones continuadas, dejándoles á ellos la expresión de sus ideas y plegándome yo, simplemente, al voto de los otros diputados, como el señor Ortiz de Rozas, con el que tengo el placer de coincidir en muchos casos, é insistiendo en esta desconfianza de mis propios medios para molestar á la cámara, por lo cual yo no hice objeción al anterior despacho y me limité á dar mi voto en contra.

Ese es un problema que creo haber demostrado á la cámara, y puedo p rmitirme la vanidad de afirmar que lo he he estudiado con algún detalle. Yo pe-

dría, quizá, en el trascurso de largas sesiones, hacer una serie de exposiciones sucesivas, sin encono, sin enojo, sin creer que yo tengo la verdad, creyendo simplemente que no hay necesidad de proceder en esta forma tan apremiante para la cámara. Un ejemplo me va á permitir demostrarlo.

El problema del tráfico en la superficie, se resuelve sencillamente por las avenidas.

Las avenidas, señor presidente... Yo que tengo el amor, un poco ingénuo si se quiere, de estas cuestiones municipales, que son tan superiores á las cuestiones políticas, que satisfacen al espíritu en la posibilidad de hacer bien, en el sentido humanitario sobre la masa humana, ajenas á las agitaciones transitorias de la política; yo, señor presidente, que tengo todavía esa afición á las cuestiones municipales, por un modesto puesto que desempeñé no ha mucho, acompañando á un hombre lleno de aptitudes por cierto, lleno de condiciones para la dirección de los intereses comunales, he estudiado afanosamente esta cuestión de las avenidas, que la cámara verá que yo voy á discutir con el mismo empeño con que discuto estas cosas, porque las considero hermanas, porque son una en la superficie y otra en el subsuelo, la forma de resolver el mismo problema.

Y bien: nosotros hemos tocado en la comisión de negocios constitucionales la solución de este punto. El señor presidente de la comisión de obras públicas sabe que esa comisión lo tiene también á su estudio. ¿Y á qué hemos llegado? A que ese problema magno, ese problema importantísimo, que vamos á discutir con el señor diputado Gonnet, tan lleno de indiscutible competencia, y tan distinguido en sus formas parlamentarias que seduce sólo la idea de controvertir con él en el examen de estas materias, lo vamos á discutir, pero no ahora. ¿Por qué?

Se nos ha dicho: no podemos, cuando faltan cuatro sesiones solamente para terminar el periodo ordinario, traer á la cámara la discusión de las avenidas.

Yo no creo que se resuelva mejor en estos cuatro días la cuestión en el subsuelo que en la superficie. Si en esos cuatro días podemos examinar la cuestión del subsuelo, bien podemos examinar también la de la superficie, porque las dos vienen en la misma forma. ¿Por qué el señor ministro de obras públicas, en el seno del gabinete, donde su palabra será la expresión fiel de estas necesidades comunes, de estas exigencias colectivas, que tan bien ha interpretado el señor ministro, por qué no exige del Poder ejecutivo que traiga aquí, en las sesiones extraordinarias, la discusión de esta materia?

En este sentido, procediendo en estricta lógica, con lo que la comisión de obras públicas ha despachado respecto de las avenidas, insisto en que es la forma más inmediata de resolver el tráfico urbano y no en el subsuelo, y propongo que se aplace la consideración de este asunto, y que se aplace no en el sentido vulgar de rehuir debates; porque he demostrado, cuando me ha tocado intervenir en ellos, que los afronto en la forma que debo haciendo honor á la consecuencia y la lealtad con que acostumbro afrontar mis compromisos y deberes, y por consiguiente, no se podrá interpretar mi actitud como producida por un vulgar sentimiento de obtruccionismo.

¿Por qué no esperar que vengan los proyectos sobre esta materia, en las sesiones extraordinarias, enviados por el Poder ejecutivo ó que los discutamos en las primeras sesiones ordinarias del año que viene?

Con mis disculpas nuevamente por haberme permitido molestar á la cámara, le pido al señor presidente que haga votar la moción de aplazamiento de este asunto. (*¡Muy bien! ¡muy bien! Aplausos en las bancas*).

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Confieso, señor presidente, que me ha sorprendido el final del discurso del señor diputado, después de su brillante exposición, que parecía movida por el anhelo de ver realizada, en la forma que él entiende mejor, una obra pública de tanta importancia como aquélla sobre que versa el despacho de la comisión. Después de oirle, lo que menos podía esperarse era una moción de aplazamiento de ese asunto.

Por el contrario, señor presidente, este asunto debe discutirse á fondo en todos sus pormenores, y si las sesiones ordinarias del Congreso están por terminar, nada más fácil que el Poder ejecutivo lo incluya en las sesiones de prórroga y continuemos su discusión hasta votarlo en un sentido afirmativo, como no dudo que será su solución final.

Yo, señor presidente, he escuchado

con el más vivo placer al señor diputado. Lo veo cultivando una virtud muy apreciable, que es la consecuencia de las ideas. Sostuvo las mismas cuando era secretario de la municipalidad; las sostiene ahora, cuando es diputado y en esto manifiesta poseer una virtud que es para mí fundamental en los hombres públicos, porque es la base misma del carácter.

El señor diputado me ha hecho algunas alusiones más ó menos directas en el curso de su exposición, que acepto por el tono en que están formuladas, tono amistoso como es la base de nuestras relaciones, y contestaré lo más brevemente posible, sin ocupar mucho la atención de la cámara, que dispone de poco tiempo.

El cree ver una contradicción entre mi actitud en este asunto y en el debate del puerto del Rosario. Este juicio, en detrimento de la autoridad de la exposición del señor diputado, revela que no ha estudiado los dos asuntos y que no los ha comparado.

Yo considero el contrato del puerto del Rosario como un contrato ruinoso para el comercio de la república que se vale de ese puerto, y creo en cambio que el despacho de la comisión de obras públicas en el asunto del ferrocarril subterráneo de la Avenida, provee á la construcción de esta obra en las condiciones más ventajosas en que ella se puede llevar á cabo, por lo que hace á los intereses fiscales, á la técnica del asunto y á las finanzas del mismo. Y lo puedo demostrar.

El señor diputado se ha extendido largamente, con la palabra fluída que le es habitual, sobre distintos tópicos; pero no ha entrado al examen ni al estudio del asunto. Como iba á terminar en una moción de aplazamiento, no se ha creído, naturalmente, obligado á hacer este estudio; pero lo hará en su oportunidad, sin duda alguna, con toda competencia.

Sucede, señor presidente, toda vez que se discute el problema del tráfico en la Capital de la república, que todas las opiniones coinciden en que la circulación está congestionada; que es menester buscarle derivativos, darle medios fáciles de expansión, construir líneas de salida del centro del comercio á la periferia, con el objeto, primero, de facilitar esta circulación misma, y luego con el de promover la salida de la población hacia las afueras del municipio, donde encontraría casas sanas y baratas, realizando un problema social de primera importancia.

La comisión de obras públicas ha tenido en vista la necesidad apremiante, urgente de resolver este problema, cuando ha expedido el dictamen que está á la consideración de la honorable cámara. Pero, sucede, señor presidente, muy á menudo, y lo he observado frecuentemente en mi vida parlamentaria, que cuando las cuestiones muy debatidas, cuando los problemas más estudiados llegan á punto de resolverse, en el momento en que la solución va á plantearse y aplicarse en el hecho, surge un horror á la acción, que se traduce en mociones de aplazamiento, en dilaciones en la discusión, en prolongados debates, que dan por resultado la prórroga indefinida de la solución anhelada.

En este caso, sucede eso, señor presidente: el ferrocarril subterráneo entre la plaza de Mayo y el Once de Septiembre, resuelve, como lo ha demostrado de la manera más acabada el señor miembro informante de la comisión, el problema relativo al tráfico, pero precisamente porque lo resuelve brotan las objeciones contra la solución encontrada, sin que, sin embargo, se presente ninguna otra en su reemplazo.

Por lo que respecta á esta importantísima materia, el problema debe encararse bajo tres puntos de vista principales: bajo el punto de vista técnico; bajo el punto de vista financiero y desde el punto de vista del buen servicio público. La cuestión de si es la municipalidad ó si es el gobierno central la entidad que debe realizar la obra, es á mi entender, innecesaria. La municipalidad de la Capital federal es la menos municipal de todas las municipalidades de la república; su jefe ejecutivo no es ni siquiera elegido directamente por el pueblo de la Capital, ni siquiera por el cuerpo electoral calificado: es un funcionario nombrado por el jefe del Poder ejecutivo de la república.

Es una institución la municipalidad de la Capital que se rige por una ley orgánica dictada por el Congreso, la cual limita sus facultades, se las escatima y se las enumera, una por una. Entre ellas está la de que el Poder ejecutivo municipal, ó sea la intendencia, tiene las atribuciones que le fija el Poder ejecutivo nacional; y el concejo deliberante desempeña las funciones que

le fija el Congreso de la república. En su ley de impuestos, están enumerados, uno por uno, los que la municipalidad puede dictar; y no puede dictar ninguno más. Es un cuerpo, señor presidente, que no puede contraer empréstitos sino con la sanción del Congreso, y esto hace que en el caso actual de la construcción de esta línea, la municipalidad sea una entidad incompleta que no puede llenar las funciones necesarias frente á frente á los elementos que es menester reunir para llevar esta obra á cabo con la eficacia con que pueden hacerlo el Congreso y el Poder ejecutivo. Esta razón tuvo la comisión de obras públicas al expedir su dictamen en este sentido; no prescindiendo de la municipalidad, sino eligiendo la mejor manera de llevar á cabo esta obra.

La municipalidad había pretendido realizarlo por su cuenta; pero había fracasado en su propósito.

En 1906 se produjo el debate de que se ha hecho mención, aquí, en esta cámara y en la de senadores, sobre un proyecto del Poder ejecutivo por el cual se acordaba al ferrocarril del Oeste la autorización para construir esta línea subterránea por su cuenta y riesgo y por el término de noventa años. Este asunto fué aplazado por las razones y las circunstancias que el señor diputado por la Capital ha expresado.

La comisión de obras públicas pasó todo el año de 1907 sin tocarlo, dando tiempo á que la municipalidad desenvolviera el pensamiento que se decía tenía de llevar á cabo una red subterránea. La espera fué bastante larga. Transcurrió todo el período de sesiones del año pasado, sin que la comisión se ocupara del subterráneo; y en el año actual no lo ha despachado sino cuando ha visto fracasar la licitación municipal. La municipalidad llamó á licitación para la construcción de varias líneas subterráneas, y se presentó una sola propuesta para la construcción de la línea de la avenida de Mayo, y otra línea de norte á sur, entre el Retiro y á la plaza Constitución.

¿Cuánto pedía este único proponente, para realizar esta obra? No se ha dicho, pero se averiguó que eran 18.000 000 de pesos oro!

La comisión que presido, señor presidente, tuvo este dato oficialmente de la municipalidad, y pasó una nota al ministerio del interior, pidiéndole que dijera qué parte de estos 18.000.000 correspondería á la línea de Retiro á Constitución, y qué parte á la línea de plaza de Mayo al Once de Septiembre. Hasta ahora no se ha recibido la respuesta.

En consecuencia, la comisión se ha visto obligada á calcular, por el largo de las dos líneas, el costo que dentro de los 18 millones corresponde á cada una de ellas. Resulta de este cálculo que la línea del Retiro á Constitución debe estar presupuesta en 11 000.000 de pesos oro, y la línea de plaza de Mayo al Once, en 7.000.000 de pesos oro.

El proyecto despachado por la comisión fija el máximo de gasto para la construcción del subterráneo por cuenta del gobierno en cinco millones, ó sea dos millones menos que la única propuesta que recibió la municipalidad.

Yo no necesito disculpar á la comisión de obras públicas por su despacho, por no haber tomado en cuenta, como decía el señor diputado, el proyecto municipal de subterráneo. La comisión de obras públicas no tiene á su estudio ninguna cuestión relacionada con éste asunto municipal: tiene sólo el proyecto del Poder ejecutivo venido en revisión del honorable Senado. Esa nota de la intendencia municipal á que se ha hecho referencia, no promovió ante la comisión ninguna gestión que la desviara del estudio sometido á su dictamen.

Como he dicho, este asunto estuvo demorado todo el tiempo necesario, dando lugar á que si la intendencia quería intervenir en la construcción de la obra, lo hiciera, con la seguridad de encontrar todo el concurso de la comisión.

Pero, señor presidente, no se ha hecho cuestión ninguna ante la comisión. Al intendente municipal no lo hemos visto aparecer en el seno de ella ni una sola vez. No se le ha dirigido á la comisión insinuación de ningún género en el sentido de que la municipalidad quisiera ver demorado el despacho del asunto ó modificado, á fin de que se le diera intervención, á lo que la comisión habría accedido con la mejor voluntad del mundo, porque por lo que á mí respecta, soy bastante partidario de la municipalización de los servicios públicos; y si me he decidido por esta forma de construcción de ferrocarril subterráneo, es simplemente porque, como he dicho, creo que es la que mejor resuelve el problema, y que proceder de otro modo

habría sido complicar á sabiendas la solución buscada, aplazando y encareciendo la obra sin justificación ni motivo, como lo voy á demostrar.

Del punto de vista técnico, la solución que la comisión propone es inobjetable.

Da toda la intervención necesaria al departamento de obras públicas de la nación que está dotado de un personal de ingenieros, que, sin hacer elogios personales, que no son de mi afición, puedo decir que cuenta entidades de primera importancia en el grupo profesional. Se confía la construcción de la línea á una empresa como el ferrocarril del Oeste, que es notorio dispone de elementos técnicos capaces de ejecutar las obras de una vasta red, en las mejores condiciones, tanto técnicas como económicas. De manera que, del punto de vista técnico, la intervención del municipio no habría mejorado absolutamente nada la solución del problema, dada la forma en que lo aconseja la comisión.

Del punto de vista financiero, omito á la cámara la exhibición de datos numéricos, pero sería entretenido hacer una comparación de los apuros en que se habría visto la municipalidad para ejecutar la obra, y la holgura en que la realizará el Poder ejecutivo. Basta decir que, por el despacho, el capital á invertirse en la obra no impondría al gobierno de la nación el pago de intereses; y en cambio, la municipalidad, para ejecutar esta misma línea, tendría que ir á los mercados de crédito y contratar un empréstito al cinco por ciento de interés y el uno por ciento de amortización.

Tratándose de 5.000.000 de pesos oro, fijados como precio máximo de la obra, el servicio de seis por ciento al año importa 300.000 pesos oro; por los cálculos de amortización, la deuda se extingue en 35 años. De manera que la municipalidad tendría un desembolso de 300.000 pesos por año, ó sea, en los 35 de duración, diez millones y medio de pesos oro, hasta llegar á la amortizacion del capital empleado en la construcción.

Según el proyecto de la comisión, el ferrocarril del Oeste pondrá el capital necesario para la obra; cobrará el gobierno el 5 por ciento de interés durante la construcción, que durará tres ó cuatro años, agregando estos intereses al capital empleado, se formaría el capital de explotación de la línea. Si las entradas son menores que los gastos, la diferencia, ó sea la pérdida en la explotación, se distribuirá por mitades entre el gobierno y la empresa, pero sin que el gobierno tenga que desembolsar un sólo centavo, cargándosele solamente en cuenta la mitad de las pérdidas.

Si las entradas de la línea fueran superiores á los gastos, la mitad de la diferencia, por pequeña que fuese, aunque sólo alcanzase al 1 por ciento del capital, será abonada en cuenta al gobierno, hasta cubrir las pérdidas anteriores de la explotación. Una vez cubiertas, las utilidades se repartirán por igual entre el gobierno y la empresa, aplicándose la mitad del gobierno á la amortización del capital; y cuando la mitad del capital esté amortizado, en vez de la mitad, le tocará al gobierno las tres cuartas partes de las utilidades.

Siendo evidente que los primeros años de la explotación van á ser de pérdidas, y de pérdidas de consideración, hay que calcular que la municipalidad se vería en la situación de tener que servir durante aquellos años el empréstito tomado por ella, que importaría trescientos mil pesos oro al año, más las pérdidas de la explotación.

Yo hago la siguiente cuenta, «grosso modo», pudiendo demostrar que está fundada en los datos más verosímiles: supongo que durante los cinco primeros años de la explotación de la línea, las perdidas ascenderán á seiscientos mil pesos oro en los cinco años, ó sean ciento veinte mil anuales. En los diez años siguientes, puede admitirse que la línea daría un producido líquido de 4 por ciento del capital; en los diez años después, el 6 por ciento, y en los diez años siguientes, el 8 por ciento anual. Estos son cálculos muy verosímiles y muy aproximados á lo que pasaría probablemente en la realidad.

Con arreglo á estas cifras, la explotación del estado daría este resultado: á los cinco años los seiscientos mil pesos de pérdida de la línea, estarían cargados al gobierno en la mitad, ó sea, en trescientos mil pesos oro, que no habría desembolsado el erario público. En los diez años siguientes, dando la línea el 4 por ciento, correspondería al gobierno el 2 por ciento de las utilidades, que son 100.000 pesos al año, que en los diez años suman un millón de pesos oro, con lo cual el gobierno habría cubierto los trescientos mil pesos de pérdida y ten-

dría setecientos mil pesos de utilidad. En los diez años siguientes, siendo la utilidad neta de la línea de 6 por ciento, corresponde al gobierno la mitad, ó sea el 3 por ciento anual, igual á 150 000 pesos oro por año. En los diez años la utilidad será así de 1.500.000 pesos oro. Agregada esta suma á los 700.000 pesos oro de utilidades anteriores, tendríamos que á los 25 años de empezada la explotación, se habría amortizado, con las utilidades correspondientes al gobierno, 2 200.000 pesos oro, ó sea casi la mitad del capital.

En los últimos diez años, de los treinta y cinco que he tomado como base para el cálculo, el Poder ejecutivo habría acabado de amortizar su deuda, porque, habiendo supuesto que la línea dé el 8 por ciento, una vez amortizada la mitad del capital, le corresponde tres cuartas partes de esta utilidad ó sea el 6 por ciento del capital igual, 300.000 pesos oro por año, y 3 000.000 de pesos oro en los diez años Las utilidades, pues, de los treinta y cinco años sobrepasarían el capital de 5.000.000 empleado en la construcción, y la línea sería de absoluta propiedad del estado. El gobierno sería, entonces, el dueño de la línea y vendría, como se ha dicho, á presentarla en bandeja á la municipalidad, no obstante que ésta no habría hecho nada por merecerlo, sino obstruir la realización de esta obra.

En cambio, la situación de la municipalidad, haciendo ella la línea, no necesito insistir sobre lo desventajosa que sería. El hecho de tener pérdidas durante los cinco primeros años, y durante los diez siguientes sólo un interés de 4 por ciento, cuando necesita 6 por ciento para servir su capital, representaría para la municipalidad una deuda creciente, que alcanzaría á más de tres millones de pesos oro.

He aquí el resumen de esta cuenta: servicio de 5 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización de un empréstito de 5.000.000 de pesos oro, igual á 300.000 pesos oro por año, ó sea 4 500 000 pesos oro en los primeros quince años. Pérdida supuesta en los primeros cinco años 600.000 pesos oro. Total de desembolsos en los quince años 5 100.000 pesos oro. A deducir: utilidades de 4 por ciento durante diez años, 2 000 000 pesos oro. Saldo en contra 3 100.000 pesos oro.

Este saldo seguirá pesando sobre las finanzas municipales durante los diez años subsiguientes, pues siendo de 6 por ciento la utilidad de ese período, solo alcanzaría para el servicio del empréstito, sin quedar nada para cubrir los fuertes desembolsos de los quince primeros años. En los últimos diez años siendo la utilidad de 8 por ciento, dejaría un sobrante de 1.000 000 de pesos después de cubiertos los últimos servicios del empréstito.

Faltarían todavía 2.100.000 pesos oro para cubrir la deuda anterior de la municipalidad, Si se calcularan los intereses correspondientes esta deuda sería aún mucho mayor. En cambio, explotando la línea por cuenta del gobierno, con arreglo al proyecto de la comisión en la misma fecha estaría la línea totalmente redimida y sería de propiedad del gobierno.

Yo pregunto si hay derecho de imponer á los habitantes de la Capital un gravamen semejante, nada más que por darse el gusto de impedir que sean el Congreso y el Poder ejecutivo de la nación quienes tomen á su cargo la ejecución de esta obra útil y necesaria.

Los casos, señor presidente, en que el Congreso ha acordado concesiones semejantes, son numerosos, tan numerosos que es excusado detallarlos. En la Capital de la república se han acordado ferrocarriles subterráneos á diversos concesionarios, concesiones que no se han llevado á cabo. Una de ellas, la de los señores de Bruyn y Otamendi, está en vías de realización. En el Rosario ha hecho un túnel el ferrocarril Central Argentino, cuya concesión fué sancionada por el Congreso, sin que nadie le pusiera objeción, que no hubiera tenido otro alcance que perjudicar los intereses públicos.

Por lo demás, la comisión de obras públicas no necesita defenderse de los cargos que se le han hecho respecto de otros despachos; porque sobre ellos se ha efectuado el pronunciamiento de la cámara, que vale más que la opinión de un diputado, por respetable que sea. Por mi parte, señor presidente, me complace decir, á nombre de la comisión, no por lo que á mi me respecta, que ésta no ha puesto mayor empeño en apresurar su despacho en ningún asunto, sino en formularlo con la mayor detención y en la forma más conveniente para los intereses generales. Ese mismo criterio la ha inspirado en este caso. Solamente si se demostrara que la obra podría realizarse en condiciones

mejores que las que la comisión aconseja, estarían justificadas las objeciones que se han hecho á su despacho; pero aducir con motivo de él consideraciones ajenas al asunto, es poner en el caso á la comisión, de manifestar que no tiene para qué tomarlas en cuenta, porque el despacho queda como siempre en pie.

Respecto al servicio público, en el despacho de la comisión, está consultado del modo más estricto y escrupuloso que darse pueda.

En cuanto á las tarifas, felizmente, no existe cuestión, porque no se establece sino una sola, que es la de diez centavos para pasajeros de primera clase y cinco para los de segunda. Está previsto hasta el caso del precio de la boleta para las personas que circulan ahora entre el Once y las estaciones intermedias hasta Morón, disponiéndose que seguirán hasta la plaza de Mayo por el mismo precio. Además, como estos pasajeros no aportarían nada á la explotación del subterráneo, es decir, á sus entradas, se ha establecido que se compute como entrada el valor de diez centavos por cada uno de estos pasajeros.

El señor diputado por la Capital habló de una red municipal, entendiendo, según parece, que las líneas subterráneas pueden empalmar unas con otras, como lo hacen las líneas superficiales. ¡Dios nos libre que tal cosa suceda! Las líneas subterráneas son de circulación continua y se les hace rendir todo lo que pueden rendir, poniendo los coches uno tras otro en sucesión no interrumpida. De ahí que cuando hay que hacer cruzamientos, como sucede en la ciudad de París, no se efectúen á nivel, porque sería sumamente peligroso dada la velocidad de los trenes; se hacen obras costosas para cruzar las vías unas por encima de otras. He visto, personalmente, en la plaza de la Opera de París tres líneas superpuestas de tal manera, que la última llegaba á una profundidad considerable, para lo cual se habían realizado gastos importantes, porque el subsuelo de París no es como el de Buenos Aires, que puede ser excavado con igual facilidad hasta la primera napa de agua, y aun más abajo si se necesitara.

De manera, pues, que la concesión de otras líneas no encontraría dificultades por lo que hace á la de la avenida de Mayo y su prolongación por la calle de Rivadavia, porque los cruzamientos no pueden ni deben hacerse al mismo nivel: deben hacerse por arriba ó por abajo; y en tal sentido, la construcción de esta línea no obstaría á que por las calles que la cruzan vinieran otras líneas en sentido normal.

En la misma avenida de Mayo, como muy bien se ha dicho, si fuera necesario colocar otras líneas paralelamente, se podría hacer. Ya sucede, señor presidente, que se ha despertado tanto entusiasmo por la construcción de líneas subterráneas, que hay dos despachadas por la comisión que tienen un trecho común en la calle de Callao, y la comisión ha puesto una cláusula disponiendo que el Poder ejecutivo hará la aprobación de los planos de tal manera, que una línea no estorbe á la otra, y que las dos puedan construirse.

En resumen, llega el momento en que las cámaras del Congreso determinen si se ha de llevar á la práctica la realización de un antiguo pensamiento, como es la ejecución del primer ferrocarril eléctrico subterráneo, con el propósito de servir á la circulación de pasajeros y de cargas en la zona congestiva del municipio.

Por lo que hace á las cargas, no haya temor de que los trenes circulen por la línea subterránea, como algunas imaginaciones lo ven, entorpeciendo el tráfico de pasajeros y dañando, lo que sería un contrasentido, los intereses mismos de la empresa que tendrá la explotación.

Las cargas del ferrocarril del Oeste que actualmente van al puerto, suman setenta mil toneladas por año. Suponiendo una cantidad doble, sería un movimiento, término medio diario, de quinientas toneladas. Estas quinientas toneladas se mueven en muy pocos trenes durante las horas de la noche. Como el trecho á recorrer será de cuatro kilómetros que se recorren en diez minutos, formados los trenes en las vías de la calle Sadi Carnot, una vez listos, pasarian uno á continuación de otro en un instante hasta el puerto de la Capital. donde por el proyecto se dispone que habrá vías auxiliares en las que entrarán esos trenes.

Respecto de los puntos de detalle, se han tenido en cuenta las objeciones que se hicieron al primitivo proyecto, del cual difiere éste esencial y substancialmente.

Una de ellas era la ocupación de las

veredas por las entradas de las estaciones. Está salvada por una disposición en el sentido de que las entradas de las estaciones se harán dentro de las líneas de edificación, de manera de dejar libres las aceras que ya realmente son estrechas para la circulación ordinaria

La comisión ha procurado encarar en su despacho todas las cuestiones técnicas, financieras y administrativas del caso, y desearía que el debate de las respectivas cláusulas se hiciera con toda amplitud.

Por todas estas razones, señor presidente, creo que la cámara debe, ante todo, pronunciarse sobre el despacho de la comisión, y en ningún caso acoger favorablemente la moción de aplazamiento, que no estaría justificada ante la consagración que la comisión ha dedicado á este asunto, ni por la importancia del asunto mismo.

Pido, pues, que si el debate ha de continuar, continúe; pero que, sobre todo, recaiga una resolución sobre el despacho de la comisión.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra

A no haberse aludido en forma irónica é injusta á la labor de la comisión, créame el señor presidente que no molestaría la atención de la honorable cámara.

Cuando hace un instante se bromeaba en forma sonriente y amena el trabajo de la comisión, se me representaba uno de los espectáculos más imborrables de mi vida. Horas en pleno sol canicular, trabajadores con el dolor de la producción difícil transportaban pesada carga de un barco al muelle, cuando unos sportmen desde el puente de un vapor cercano hacían mofa del rictus doloroso que gesticulaban los trabajadores por la fatiga producida por la carga penosa.

Señor presidente: la comisión de obras públicas de esta cámara ha parido con dolor porque ha concebido con dificultad su labor proficua; y especialmente el que habla, distraído completamente de sus tareas especiales y habituales, tenía que aplicarle al despacho de los asuntos sometidos á su deliberación, quizá no competencia, quizá no erudición, pero siempre sinceridad.

Cumple á la comisión de obras públicas poder decirles á esos sporsmen que se divierten desde las bordas de los barcos con el rictus doloroso del trabajador, que no ha retardado la consideración y estudio de un sólo asunto, ni ha impedido una sola vez que la cámara tratara cualquiera de las resoluciones que hubiesen sido despachadas por ella. No solamente ha podido ella estudiar, despachar é informar, sino que ha estado lista en cualquier instante para suministrar á la cámara cualquier antecedente que se pudiera requerir sobre los asuntos en trámite, en su cartera.

De manera que no es con generosidad, no es con prodigalidad, no es con superficialidad, como ha dicho el señor diputado, que la comisión de obras públicas ha procedido en el despacho de todos los asuntos y especialmente en éste.

Mientras el señor diputado, con gracia y flexibilidad insinuaba á la cámara sus epigramas sutiles, y ortigantes como epigramas de corte, me representaba la injusticia, halagada en este momento, por la mortificación de quien sabe cumplir con su deber.

Es muy fácil, en silencio, juzgar y criticar la labor de una comisión, que no ha tenido otro empeño este año, que solucionar los cientos de problemas que la política de obras públicas de la nación ha paralizado durante diez años; y culpa de ella no ha sido si en la honorable cámara ha habido espíritus suficientemente indiferentes, que con silencios decorativos dejan pasar los asuntos, sin comedirse siquiera á atender y auxiliar á la comisión con esas críticas que hubiesen sido tan necesarias para corregir los errores, que según él, se han cometido en el Congreso, no ya en la cámara. *(¡Muy bien!)*

Quiero dejar perfectamente sentado que por lo que se refiere á mí. no represento aquí á la comisión, sino mi labor; que en la comisión no ha habido ni *trop de zéle*, ni excesiva obsequiosidad, sino un perfecto cumplimiento de su deber!

Asuntos que vayan á estudio de las comisiones deben ser estudiados y despachados. No es una solución, señor presidente, que los asuntos vayan á comisión y merezcan allí el reposo de la inactividad, para que ni la cámara sepa que es lo que piensa su comisión especialmente destinada para eso, y el país continúe viviendo en perpetua espectativa de la buena y mala voluntad, de la asiduidad ó falta de deferencia de los miembros que componen esas comisiones.

La comisión de obras públicas ha ter-

minado su mandato al finalizar este período sin tener que reprocharse el haber retardado un sólo asunto por ninguna consideración.

No es extraño, señor presidente, que cuando se discuten problemas trascendentales de obras públicas, aparezca la sombra que acompaña la fortuna de la realización de estas obras. Los primeros ferrocarriles de la república, merecieron oposiciones; los primeros proyectos de puertos de la república merecieron oposiciones; las primeras líneas de comunicaciones telegráficas de la república, merecieron oposiciones; en el porvenir, toda obra pública que transforme la barbarie y el salvajismo de las costumbres nacionales presentando á la cultura en forma de bienestar, merecerá oposiciones: es la sombra que acompaña la fortuna de la cultura nacional en todos los países de la tierra! *(¡Muy bien!)*

El procedimiento que ha empleado la comisión en este asunto, es el que correspondía. Llegó el instante de estudiar el proyecto de subterráneo en la ciudad de Buenos Aires. No podíamos estar nosotros á la expectativa de planes más ó menos fantásticos ó quiméricos, que yacen en la ilusión de otras autoridades; yo he sido el primero en levantarme contra ese procedimiento, acompañando á la comisión á que despacháramos en un sentido ú otro, pero que despacháramos.

Si la cámara cree que la comisión no se ha expedido conforme á razón, justicia ú oportunidad, que rechace, pero que resuelva. Si la cámara cree, por el contrario, que por el exceso de actividad de la comisión estos problemas han sido anticipados, no se resuelven ellos con aplazamientos, se resuelven con negativas. La franqueza parlamentaria, más que nunca se usa en materia de obras públicas; porque son problemas que deben resolverse con un criterio inmediato é imperativo, no con dilaciones. La dilación en materia de obras públicas, es como la ignorancia en materia de erudición: se sabe ó no se sabe, se está ó no en la verdad.

La comisión de obras públicas ha seguido el método oportunista que se usa en todas partes respecto de obras públicas: á medidas que las obras van satisfaciendo necesidades, van construyéndose las obras.

Esperar á que el idealismo científico planee una constitución general de una obra, sería como haber esperado hace cincuenta años que se resolvieran los problemas de la educación primaria, secundaria y superior para recién iniciar á la república en los medios de propagar la ciencia; antes de estar discutiendo en la forma como discutimos, tendríamos que estar todavía en algún aduar, en alguna tribu, con vincha, chiripá y bota de potro....

¡No, señor presidente! Vamos haciendo nuestro país ladrillo sobre ladrillo, piso sobre piso. El día que nos equivoquemos, tendremos, por lo menos, esta certeza: de haber satisfecho las necesidades del presente para salvar el recuerdo del pasado, á fin de que los hombres del porvenir, con más tranquilidad y con más experiencias intelectuales, corrijan las líneas que en el pasado han sido trazadas con suma precipitación sobre todo con alto patriotismo. *(¡Muy bien!)*

Aquí se ha dado al concepto municipal una opinión académica, no práctica. No existe la municipalidad de Buenos Aires; por consiguiente, no se le puede entregar valiosos intereses, que son de la patria, á instituciones que no están en condiciones de poderlas tutelar. Nosotros no podemos abrirles de par en par las puertas del país á los capitales extranjeros bajo el compromiso del respeto y de la estabilidad de las instituciones, si no les damos las garantías eficaces para asegurar su leal cumplimiento.

No existe la municipalidad de Buenos Aires: por consiguiente, yo soy de los que opinan que no se la puede responsabilizar ni exigirle compromisos. Actualmente existe un concejo deliberante ilegal; existe un intendente designado con la única forma de excepción que tolera el régimen democrático, representativo de nuestro país.

Muy bien: que satisfaga las necesidades del servicio, para poder conseguir el bienestar general. Pero sería el primero en declarar y declaro como inconstitucional la ordenanza que diera á la llamada municipalidad de Buenos Aires atribuciones como ésta que por la Constitución no se pueden dar sino á aquellas municipalidades á que se refiere el artículo 5º de la Constitución.

En la ciudad de Buenos Aires no existe actualmente la municipalidad; no existe sino en las localidades de provincia, donde, de acuerdo con el precepto 5º referido, se ha podido armonizar el poder soberano, deliberante y

legislativo de las respectivas legislaturas locales con los antecedentes tradicionales de cada una de las localidades. Todos sabemos que los llamados cabildos de la época colonial eran pseudopopulares.

Todos sabemos que los cabildos revolucionarios eran políticos; por consiguiente, contrarios al concepto de la municipalidad; todos sabemos que el inmortal Rivadavia se equivocó, cuando eliminó los cabildos que iban en camino de verdaderas municipalidades, reemplazándolos por salas capitulares, salas legislativas ó de representantes. Es entonces cuando aparece la Constitución nacional. Digo estos elementos, porque es necesario establecerlos para sacar las consecuencias lógicas.

Cuando la Constitución creó las municipalidades, encargó á los régimenes provinciales la manera de organizarlas. Es entonces cuando la legislatura de la Capital de la república tiene que dictar la ley organizadora, la que debe ser completa, de acuerdo con el concepto constitucional que la inspira. Esa ley no ha sido dictada, señor presidente. Por consiguiente, es una institución completamente efímera la llamada municipalidad de la Capital.

¿Voy entonces yo, como diputado, á autorizar la dirección de obras públicas en las que está comprometido el crédito de la nación, á instituciones que no están eficazmente en condiciones de tutelarlas? No, señor presidente; y prefiero hablar y decir las cosas claras, con mi temperamento franco, quizá excesivo pero sí sincero, á fin de que se sepa qué razones he tenido para votar este proyecto, que tendrá defectos, ¡es claro! sólo los puristas, los sportmen, que están desde las bordas de los barcos contemplando el rictus del trabajo doloroso, son los únicos que no pecan!

Yo, señor presidente, cada vez que he hablado, siempre me he encontrado con que mi palabra no ha dicho todo lo que he idealizado, y por consiguiente me he equivocado, porque no he expresado mi cabal entusiasmo, porque si lo expresara, yo diría que estamos presenciado una oposición retrógrada, impropia de la cultura de nuestros ideales en materia de obras públicas.

Creo, entonces, señor presidente, haber dejado sentado este principio la comisión de obras públicas ha cumplido con su deber, despachando todos los asuntos que se han sometido á su dictamen, y que todos aquellos diputados que han omitido la ocasión de criticar el trabajo de la cámara ó de la comisión, no han estado á la altura de la comisión.

Nada más, señor presidente.

Sr. Saavedra Lamas—Pido la palabra.

Para una breve rectificación.

El señor diputado Mitre, primero, y el señor diputado Carlés, después, han creído interpretar en algunas palabras que dije propósitos irónicos ó intenciones que desconocieran los méritos de la comisión.

Yo creo, dijo el señor Mitre, si mal no recuerdo, que el sentido amistoso de algunas alusiones era lo que no le daba mayor importancia....

Sr. Mitre—Todo lo contrario.

Sr. Saavedra Lamas—Yo digo y he declarado que la comisión ha procedido con criterio equivocado, debido seguramente al generoso entusiasmo con que he tratado estas cuestiones, por lo que he manifestado mi divergencia. Cuando he usado un lenjuaje ó imágenes que se dicen irónicos, no ha habido la menor intención perjudicial.

Dejo constancia de esta declaración ante la cámara, con esta otra también: que la declaración que hago no obedece á otra coacción sobre mi espíritu sino á aquella que pueda ejercer sobre un caballero de mi clase la interpretación equivocada de las palabras que ha podido pronunciar.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Para hacer una moción de orden: que pasemos á cuarto intermedio, pues la discusión será larga, probablemente.

Sr. Piñero—El señor diputado no sabe lo que voy á decir.

Sr. Vocos Giménez—Yo hago una moción de orden, con el mismo derecho.

Sr. Piñero—El señor diputado no sabe lo que voy á decir.

Sr. Vocos Giménez—No he pretendido adivinar el pensamiendo del señor diputado.

Sr. Piñero—Pero entonces déjeme hablar. Si voy á hacer una moción de orden, el señor diputado no tiene por qué tomar mi lugar.

Iba á decir que la intervención que he tomado en este debate hace dos años, cuando la cámara discutió este asunto y las referencias excesivamente benévolas que ha hecho el señor diputado

por la Capital á mi exposición en su elocuente discurso, me obligan ahora á tomar una intervención muy cuidadosa en el debate para demostrar cómo la comisión de obras públicas ha procedido con un criterio científico y que concilia los intereses públicos y las ideas predominantes, en el debate que tuvo lugar y que terminó con el voto de aplazamiento del asunto en la forma que ha recordado el señor diputado.

Como esa tarea me absorberá un tiempo un poco largo—largo, bien entendido, en un sentido muy relativo y teniendo en cuenta la hora muy avanzada en que nos encontramos, iba á hacer esta moción de orden: que pasáramos á cuarto intermedio hasta esta noche ó mañana, ó como encuentre bien resolverlo la honorable cámara, para hacer uso de la palabra en el momento oportuno, una vez reanudada la sesión.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Adivinando la presidencia que hay asentimiento general, invita á la cámara á pasar á cuarto intermedio.

Varios señores diputados—¿Hasta cuándo?

Sr. Presidente—Hasta el lunes.

—Se pasa á cuarto intermedio siendo las 8 p. m

SEPTIEMBRE 28 DE 1908

50ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 26ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alviña, Allende, Amaya, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Bejarano, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Gonnet, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G)., Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, de la Serna, Terán, Terrosa, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vocos Giménez, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell —**Con aviso:** Alsina, Barraza, Campos, Freyre, Guido Lavalle, López Mañán, Sosa Carreras, Vivanco, Zabala.—**Sin aviso:** Alvarez, Carlés (C.), Drago, Fernández, García (L.), Goenaga, González Calderón, Ibáñez, Mugica, Santamarina, Varela.

SUMARIO N.º 50

1

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley aprobatorio de la **convención postal universal** celebrada en Roma en 1906.

2

Permiso al **señor presidente de la república** para ausentarse de la capital.

3

Comunicaciones del Senado.

4

Despacho de las comisiones.

5

Diversas **peticiones particulares.**

6

Proyecto de ley, por el señor diputado Ponciano Vivanco, creando una **escuela de bibliotecarios y archivistas.**

7

Proyecto de ley, por los señores diputados Guillermo P. Olivera y B. Rodríguez Jurado, sobre fijación de **límites entre la provincia de San Luis** y la gobernación de la Pampa.

8

Proyecto de ley, por los señores diputados A. C. Escobar y Pastor Lacasa, mandado construir un edificio para **oficinas nacionales en La Plata.**

9

Proyecto de ley, por el señor diputado Carlos Meyer Pellegrini, sobre subcripción á la obra **deslinde de las jurisdicciones** nacional y provincial en materia de concesiones ferroviarias.

10

Proyecto de ley, por el señor diputado José Fonrouge y otros, sobre pavimentación del **camino de La Plata á Melchor Romero** y construcción de un **camino carre-**

tero de San Marcos Sierra, pasando por Pintos de Abajo, á Dolores, en la provincia de Córdoba.

11

Mociones relativas á los siguientes asuntos: *a*) creación de **colegios nacionales** en varias ciudades; *b*) **pensión** á la señorita Carmen López; *c*) despacho de todos los **asuntos con sanción del Senado** *d*) **subsidios** á tres instituciones de enseñanza, de Tucumán y de Salta; *e*) **subsidios** á dos establecimientos de enseñanza, de Tucumán y de Salta; *f*) **subsidios** para la creación de escuelas en Salta y Jujuy; *g*) **subsidios** para edificación escolar; y concesión de un **ferrocarril á** los señores Llobet y Touret; *h*) premio en tierras á al señora Mercedes D. de Uriburu.

12

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley en revisión referente á una solicitud de los señores Urdániz y Cía. para la construcción de un **ferrocarril de la Capital á puerto Belgrano.**

13

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley relativo á la construcción del **puerto de San Borombón** y otro á un **ferrocarril eléctrico** entre La Plata y el Tigre.

14

Moción del señor diputado J. A. Argerich relativa á una solicitud del señor Julio Koslowsky y otros sobre **concesión de tierras** en los territorios del sud.

15

Indicación del señor diputado Manuel Carlés en apoyo de una solicitud de numerosas asociaciones españolas relativas á **la conmemoración del día 12 de octubre.**

16

Moción de preferencia en favor de un proyecto de ley sobre **construcción de canales de riego y de desagües**; y otro sobre construcción de **edificios escolares** en la provincia de San Juan.

17

Aprobación de un despacho de la comisión de legislación en el proyecto de ley modificando varios artículos de la ley orgánica de la **Caja nacional de pensiones y jubilaciones.**

18

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley en revisión autorizando al Poder ejecutivo á establecer **colegios nacionales** en Gualeguaychú, Azul, Chivilcoy y Río Cuarto.

19

Aprobación de un proyecto de ley, modificado, acordando **pensión** á la señorita Carmen López y á la señora Justa Cané de Varela.

20

Aprobación de diversos despachos de la comisión de peticiones acordando **pensión á varias personas.**

21

Aprobación de un proyecto de ley acordando **subsidios á diversos establecimientos** de enseñanza, de caridad y de beneficencia, de Tucumán y de Salta.

22

Aprobación de un proyecto de ley acordando **subsidios** al Asilo del Buen Pastor de Jujuy y al Asilo de huérfanos de Mendoza.

23

Mociones de preferencia en favor de los siguientes asuntos: *a*) construcción de un **puente en San Isidro; y premios á los expedicionarios** al Río Negro; *b*) **créditos** á los ministerios de guerra y marina.

—En Buenos Aires, á 28 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión á las 4 y 20 p. m.

1

CONVENCIÓN POSTAL UNIVERSAL

Buenos Aires, septiembre 25 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El Poder ejecutivo en cumplimiento de los preceptos constitucionales, tiene el honor de someter á la consideración de vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley destinado á aprobar las conclusiones del VI Congreso postal universal de Roma de 1906,

subscriptas por el delegado oficial del gobierno argentino, doctor Alberto Blancas, debidamente autorizado al efecto, á saber: convención postal universal, protocolo final y reglamento de ejecución de la misma; convención sobre intercambio de encomiendas postales, protocolo final y reglamento de ejecución de la misma; arreglo sobre servicio de giros postales, protocolo final y reglamento de ejecución del mismo; arreglo sobre intercambio de cartas y cajas con valor declarado, protolo final y reglamento de ejecución del mismo; arreglo sobre intervención del correo en las subscripciones á diarios y publicaciones periódicas y reglamento de ejecución del mismo, y arreglo sobre libretas de identidad.

Adjunto al presente mensaje hallará vuestra honorabilidad el texto íntegro de las convenciones y arreglos de referencia.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA
V. DE LA PLAZA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Apruébase la convención postal universal, protocolo final y reglamento de ejecución de la misma; la convención sobre intercambio de encomiendas postales, protocolo final y reglamento de ejecución de la misma; el arreglo sobre servicio de giros postales, protocolo final y reglamento de ejecución de la misma; el arreglo sobre intercambio de cartas y cajas con valor declarado, protocolo final y de ejecución del mismo, el arreglo sobre intervención del correo en las susbcripciones á diarios y publicaciones periódicas y reglamento de ejecución del mismo; y el arreglo sobre libretas de identidad, sancionados por el VI Congreso postal universal que se reunió en Roma el 7 de abril de 1906, y que suscribió el delegado de la República Argentina, debidamento autorizado al mismo efecto.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

V. DE LA PLAZA.

(*A la comisión de negocios extranjeros*).

2

PERMISO

AL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Sr. Secretario Sorondo—Se ha recibido del honorable Senado un proyecto de ley autorizando al señor presidente de la república para ausentarse de la Capital federal.

Sr. Presidente—Como es de práctica, se tratará sobre tablas.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Queda autorizado el señor Presidente de la república para ausentarse de la Capital federal, durante las sesiones del presente período, las de prórroga ó extraordinarias y el próximo receso del honorable Congreso, cuando razones de servicio público ó de su salud así lo exijan.

Art. 2° Comuníquese al Poder ejecutivo.

JOSÉ E. URIBURU
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular.

Sr. Presidente —Queda definitivamente sancionado.

3

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley autorizando á la empresa del ferrocarril del Sud á construir un ramal desde el río Colorado á San Antonio.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley autorizando al señor José I. Llobet y Juan Touret á construir y explotar una línea férrea.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley acordando á los señores Alejandro Madero y Cía., prórroga de un año para el cumplimiento de la ley 5005, sobre construcción del ferrocarril de Villa Mercedes á puerto San Antonio. (*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley autorizando á los señores Juan Pelleschi y Cía., á construir y explotar una línea férrea de Rufino á Bahía Blanca y puerto del Napostá—(*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley referente al ensanche de la estación ingeniero Brian.—(*A la comisión de obras públicas*).

—Proyecto de ley acordando las pensiones siguientes: Carmen López, Petrona Acevedo

de Quintana, María, Adela, Celina, Sofía y Manuela Medrano Saavedra, Petrona Latorre de Franceschi, Martín Matheu, Carmen Pinedo de Marcó del Pont, Sixta Justo, Baldomera M. de Buteler, Natalia L. de Liniers, Manuela Benavidez, Carmen Ferreira, Izquierdo de García, Bernabela C. de González, Dotila, Clementina y Guillermina Laspiur, Irene J. Latorre.—(*A la comisión de peticiones.*)

—Proyecto de ley mandando hacer estudios y presupuestos para la instalación del servicio de cloacas y desagües en San Nicolás de los Arroyos.—(*A la comisión de obras públicas.*)

—Proyecto de ley acordando 30.000 pesos á la comisión que patrocina la escuela de artes y oficios de Tucumán é igual suma á la asociación de la Sagrada Familia de la misma ciudad y al colegio de Jesús en Salta—(*A la comisión de peticiones*)

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á entregar 20.000 pesos moneda nacional al Asilo del Buen Pastor, de Jujuy; igual cantidad al Asilo de huérfanos, de Mendoza, y 40 000 pesos moneda nacional para la terminación del Asilo de huérfanos de Santiago del Estero. (*A la comisión de presupuesto*).

4

DESPACHO DE LAS COMISIONES

OBRAS PÚBLICAS:

—Proyecto de ley autorizando al señor Luis Agote á construir un puerto de ultramar en la desembocadura del río Quequén Grande y una línea férrea desde ese punto hasta Río IV.

AGRICULTURA:

—Proyecto de ley del Poder ejecutivo referente á modificaciones á las leyes vigentes de marcas de fábrica y patentes de invención.

GUERRA:

—Solicitud de la señora Mercedes Demaría de Uriburu y señorita Mercedes Uriburu relativa á un premio en tierras que hubiera correspondido al doctor Vicente Uriburu.

PETICIONES:

—Aumentos de jubilación: Manuela Sánchez de Arias, Carlos M. Leveggio, José García Fernández.

-Proyectos de ley acordando pensión á las siguientes personas:

Juan José Biedma, Alfredo Delferrière, Juan Gutiérrez, Victorina L. de Videla, Catalina y Juana Maxwell, Carmen E. de Alzamora, Pastora S. de Hernández é hijas solteras, Juana Iturran de Chopitea, Cándida L. de Courtois, Zá Bennati, Dolores y Teresa Velicua, Viuda é hijos menores del doctor Enrique A. S. Delachaux, María Teresa G. de Las Heras, Azucena Ortiz de Maldonado, Josefina L. de Bullinos, Emilia Avalos de Guzmán, Delia Gómez de Quiroga, Urbana Espejo de Mendioroz, Ninfa Luna de Palavecino, Mercedes Castro de Saravia, Virginia Correa Gómez Merino.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

5

PETICIONES PARTICULARES

—Urdániz y compañía solicitan el pronto despacho de su solicitud sobre concesión de un ferrocarril de la Capital á Puerto Belgrano —(*A la comisión de obras públicas*).

—Fabricantes de cerveza de la provincia de Buenos Aires, solicitan la derogación de la ley número 3884 en lo que se refiere á los impuestos internos sobre la cerveza.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La sociedad protectora de los animales solicita el rechazo del proyecto presentado por el señor diputado P. O. Luro referente al tiro á la paloma.—(*A la comisión de legislación*).

—La comisión del 50 aniversario de la Colonia San José solicita el pronto despacho del proyecto sancionado por el honorable Senado.—(*A sus antecedentes*).

—La biblioteca popular «Bartolomé Mitre» de Victoria (Pampa Central) solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión pro templo de la parroquia de San Antonio solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión de fomento de Telén solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Solicitudes de pensión: Micaela P. de Cano, Filomena Latorre de Pérez, Rosa Rodríguez de Paula, Jerónimo Acevedo, María Brígida Linera.—(*A la comisión de peticiones*).

6

ESCUELA

DE BIBLIOTECARIOS ARCHIVISTAS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Créase la escuela de bibliotecarios y archivistas para la instrucción profesional de los empleados de las bibliotecas y archivos públicos.

Art. 2.° El Consejo nacional de educación administrará la escuela, dictará su reglamen-

to, nombrará su personal docente y velará por el cumplimiento de esta ley, en cuanto lo exijan las necesidades públicas y sus propios recursos lo permitan.

Art. 3.° La enseñanza se efectuará en 4 años y comprenderá las siguientes materias: bibliografía y biblioteconomía: latín, alemán, castellano y lenguas americanas: ciencias auxiliares de la historia, en sus aplicaciones á la historia americana; instituciones coloniales, derecho político, derecho administrativo y derecho internacional público.

Art. 4.° La escuela abrirá matrícula anual para veinte alumnos, la mitad de los cuales serán de provincias y sus cursos no funcionarán con menos de diez.

Art. 5.° Para ingresar á la escuela se requerirán las condiciones siguientes: nacionalidad argentina, edad de veinte años cumplidos, certificados completos de colegio nacional ó escuela normal de profesores y testimonio de buena conducta En igualdad de dichas condiciones, si el número de aspirantes excede al de las quince plazas fijadas, su selección se hará por el siguiente orden de pruebas:

Primero, por el de mejores clasificaciones y examen de caligrafía; segundo, por examen oral y escrito de francés, de inglés y de composición española, y tercero, por examen oral y escrito de historia argentina.

Art. 6.° Cada alumno gozará una beca equivalente al sueldo de maestro de instrucción primaria de tercera categoría. Perderá la beca y será excluído de la escuela si el promedio de sus clasificaciones y exámenes semestrales no fuera el de suficiente y si dejara de asistir á la quinta parte del número total de clases en que está inscripto.

Art. 7.° La enseñanza se efectuará en lo posible, por el sistema llamado de seminario y por los métodos más prácticos de estudio superior. Las clasificaciones de las pruebas ordinarias y de los exámenes semestrales serán de desaprobado, suficiente, distinguido y sobresaliente La nota de sobresaliente no será conferida á más de dos alumnos, en cada curso. La escuela tendrá vacaciones de quince días. después de los exámenes semestrales.

Art. 8.° Los alumnos egresados de la escuela, después de concluídos los estudios de segundo año con clasificación de suficiente, serán nombrados para llenar las vacantes y ocupar los empleos de nueva creación en las bibliotecas y archivos dependientes de las cámaras del Congreso, del Poder ejecutivo, de las universidades nacionales y del Consejo nacional de educación. La promoción en sus puestos se hará según sus clasificaciones, su conducta, su aplicación y su antigüedad.

Art. 9.° Los egresados del segundo año podrán ascender hasta el empleo de director de bibliotecas de distrito dependientes del Consejo nacional de educación ó hasta el de subdirector de bibliotecas universitarias ó administrativas; del tercer año, hasta el de subdirector de archivos y el de director de bibliotecas administrativas; los del cuarto año, hasta el de director de archivos y bibliotecas universitarias y centrales. Las vacantes de personal docente y las nuevas cátedras que se establecieran en la escuela serán llenadas por los egresados de cuarto año, que hayan desempeñado más de dos años los empleos de bibliotecarios ó archivistas.

Art. 10. Los alumnos egresados de la escuela desde el término del segundo año, mientras no recibieran nombramientos de bibliotecarios ó archivistas, quedarán adscriptos al personal técnico del Consejo nacional de educación, para desempeñar las comisiones de su profesión que se les encomienden, con el sueldo que determina la ley de presupuesto á su situación de disponibilidad.

Art. 11. Con excepción del profesorado en la escuela de bibliotecarios, todo otro empleo público y ejercicio de profesión universitaria serán incompatibles con los empleos de bibliotecarios y archivistas y con el goce del sueldo de disponibilidad.

Art. 12. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Porciano Vivanco.

Sr. Vivanco—Señor presidente:

El proyecto que acaba de leer el señor secretario, viene á llenar, estoy profundamente convencido de ello, una de las más grandes necesidades de la cultura patria; y su realización facilitará principalmente la investigación histórica, preparando metódica y científicamente el material con el que los investigadores de hoy y de mañana han de escribir definitivamente la historia de nuestro país. En el presente todo esfuerzo por grande que sea llega á resultados mezquinos y los más se extinguen sin llegar á término, vencidos por la enormidad de la tarea. El historiador entre nosotros tiene que ser á la vez archivista, bibliotecario y escritor, esfuerzo que en otras partes está repartido de acuerdo con la índole propia de esas tareas é investigaciones. Por eso, aparte de otras causas, es digna de admiración la obra de nuestros grandes historiógrafos, como Mitre, López y Groussac que cito como exponentes, en la imposibilidad de una enumeración completa.

El momento actual es propicio para el proyecto de que me ocupo. Se nota en todo el país una agitación viva en el sentido de extender la acción educadora y de propaganda del libro. Iniciativas y medidas de gobierno recientes, manifestaciones y actos de origen popular así lo demuestran, y podemos esperar, porque la preocupación se ha hecho carne,

que un esfuerzo perseverante y bien dirigido dará los frutos esperados. Esta afirmación puedo hacerla porque durante mi presidencia del Consejo nacional de educación he conocido y apreciado el interés y entusiasmo que hay por la propagación y difusión de las bibliotecas. Es imposible desconocer que en este sentido hemos quedado rezagados, talvez porque las iniciativas carecieran de buena orientación ó porque las bibliotecas se anticiparon á los lectores, es decir, á las personas que supieran leer los libros que se les ofrecían pródigamente. La educación popular difundida en toda la extensión de la república, aunque no en la generalidad é intensidad que fuera de desear, asegura el buen resultado si las bibliotecas son dirigidas y administradas por personas competentes.

La idea contenida en el proyecto que me ocupa es parte de un plan más vasto que será completado con los proyectos que presentaré en oportunidad, ya que entre nosotros, por ignorancia ó por hábito y no por carencia de recursos, la iniciativa particular hace pocos y débiles esfuerzos, que concluyen siempre por ser oficializados. El esfuerzo individual no se ha desarrollado entre nosotros, olvidando que á las obras de interés general que son un deber para todo ciudadano amante de su país, sigue siempre el agradecimiento y es el medio infalible de alcanzar la inmortalidad. No es por cierto la mezquindad la característica de nuestros hombres adinerados; pero tal vez por incapacidad ó por tendencias no tan elevadas; por falta de solicitud no han vinculado como debieran su nombre á tareas que serían la mejor demostración de la grandeza del país porque sería á la vez la demostración de la grandeza y del poder de sus ciudadanos.

En la instrucción pública las bibliotecas tienen una importancia igual á la de las escuelas. Este concepto ha sido ideado y verificado por los norteamericanos. W. T. Harris dice:—«La escuela provee la preparación preliminar de la educación y la biblioteca los medios de completarla.» M. Metcalf dice: «Estas dos fuerzas tienen igual poder contra la ignorancia» Melvil Dewey dice:—«La experiencia ha demostrado que la puerta más grande del alma es la vista y no el oído. Los libros, las revistas y los diarios ejercen mayor acción sobre los acontecimientos que los sermones, los discursos y las conversaciones. En una reciente investigación dirigida por hábiles pedagogos, se ha demostrado que la mayor influencia sobre el alma del niño no es la del padre, ni la de la madre, ni la de la escuela, sino la del libro.» G. I. Little dice: —«No habría escuelas si no hubiese bibliotecas.» La creciente gradación de estas opiniones ha determinado á Carnegie á fundar bibliotecas, como la mejor obra á que podía aplicar su fortuna.

Si para que haya escuelas es necesario que haya maestros, para que haya bibliotecas es necesario que haya bibliotecarios. Este concepto sobre la competencia especial que requieren la conservación, la administración y el desarrollo de las bibliotecas ha tenido su origen y su mejor realización entre los franceses. De Gerando proyectó la famosa Ecole de Chartes, establecida por decreto del ministro Simeón, el 2 de febrero de 1821. Esta escuela, cuyo plan ha sido imitado en las de Turín, Venecia, Nápoles y Viena, después de las reorganizaciones de 1829 y 1831, ha sido reformada por Letronne, el 31 de diciembre de 1847. Confiere el diploma de archivista paleógrafo, que es, por excelencia, un bibliotecario, el más instruído de los bibliotecarios. Luego, con motivo de la catalogación de la Biblioteca nacional, desde 1857, una serie de decretos organizó el personal de las bibliotecas públicas francesas, sobre requisitos de conocimientos y práctica, títulos y ascensos. Esta situación está definida principalmente en la circular ministerial de 20 de noviembre de 1886 y en el decreto de 7 de abril de 1887. El éxito de esta obra está probado en el hecho de que las bibliotecas y los archivos de Francia son instituciones modelos de orden y de riqueza científica é histórica. Así, Taine ha puesto al frente de su historia magnífica, su dedicatoria «A los señores archivistas y bibliotecarios de la Biblioteca nacional y de los archivos nacionales, en testimonio de gratitud y de respeto». Los norteamericanos no han llegado á tanto, ni de lejos. La primera escuela de bibliotecarios fué iniciada por Melvil Dewey en 1884. No era sino un curso de vacaciones, en que se enseñaba biblioeconomía y algo de bibliografía.

Este plan, que en un principio se llenaba en cuatro meses, se extendió á dos años de estudios completos en The New York State Library School, fundada en

1888. Confiere diplomas de «Bachelor of Library Science» y después de dos años más de estudios y práctica, el de «Master of Library»; y enseguida, por voto unánime de los regentes de la universidad, el de «Doctor», por servicios de excepcional distinción. El título de «Bachellor» obliga á cuatro años de estudios y á presentar una tesis. Esta institución ha sido implantada, con menor plan, en la Universidad de Illinois, en el Instituto Prat, en el Instituto Drexel, en la Universidad de Columbia, en la Universidad de Chicago y en la biblioteca Carnegie de Pittesburg. Estos datos se hallan en Mortimer D'Ocagne, «Les grandes ecoles de France», en la «Grande encyclopedie» y en Gautier y «Nos bibliotheques publiques», 1903, así como en las obras antes mencionadas. Nosotros estamos en la barbarie. La ley de bibliotecas populares de 23 de septiembre de 1870, los decretos luminosos del ministro Avellaneda, que preparaba asi su candidatura presidencial y los trabajos de la comisión protectora de bibliotecas populares, fundaron 81 bibliotecas en la república. Su distribución en los lugares más remotos, en Tulumba, Santa Rosa, Graneros, Yaví, Poyogasta, etcétera, puede verse en el Boletín de las bibliotecas populares, 1872, p. CLXV á CLXVIII. A fin de año, eran 108 bibliotecas, que aumentaron á 128 hasta el 31 de mayo de 1874 y hasta diciembre de 1874 llegaron á 137. Estas 137 bibliotecas populares costaron 80.708,06 pesos fuertes, sin computar los sueldos, alquileres é instalaciones. De estas 137 bibliotecas no quedan sino 18 en los colegios nacionales y en algunas ciudades capitales, y las 119 restantes se perdieron.

El ex senador nacional y el ex gobernador de Tucumán don Lúcas Córdoba, refería con el humorismo que todos le conocen, el fin que tuvo una de estas bibliotecas perdida allí en un villorio de provincia, que bien pudiera ser el fin que han tenido todas. El comandante Córdoba cuenta que en una de sus excursiones no teniendo en qué emplear la mayor parte de su tiempo, decidió entregarse á la lectura. Sabía que en la población había una biblioteca aunque no todos los vecinos conocían su existencia.

Después de una laboriosa investigación pudo descubrirla; seguro de encontrar lo que necesitaba fué á la biblioteca.

Allí encontró á un paisano que tomaba mate con agua calentada con hojas de libros. «¿Aquí es la biblioteca?» preguntó.—«Sí señor».—«¿Y el bibliotecario?»—Yo soy.—Y entonces vió que sólo quedaban unos pocos tomos de obras truncas, la Historia Universal, de César Cantú y El Consulado y el Imperio, de Thiers, según creo. — «Pero, amigo, aquí no hay nada».—«Sí, señor. *Como nadie viene á buscar libros me los he jumao, porque se me acabó la chala; mi acostumbrao tanto, que cuando se acaben los libros me parece que no voy á poder volver sobre la chala*».

De estas 18 bibliotecas, ninguna ha publicado catálogos utilizables; y solamente 3, la de San Fernando, la de San Juan y la del municipio, llamada Bernardino Rivadavia, han publicado catálogos alfabéticos de autores; y la última nombrada, catálogo clasificado.

En resumen, todos los esfuerzos y tanto dinero se ha perdido por falta de administración competente.

En verdad, no podía improvisarse bibliotecarios; ni se concibió siquiera que fueran necesarios.

En los archivos nacionales y provinciales hay mucho ó todo por hacer. El archivo de la nación no está clasificado y sus protocolos se llevan en tal forma que hay una dificultad de pesquisa policial para procurarse un dato preciso. Un proyecto de arreglo del archivo de Santa Fe, recién publicado, revela en su autor las mejores intenciones.

Estas circunstancias actuales permiten conjeturar el extremo abandono en que se están arruinando estos grandes intereses, en verdad, arruinados casi del todo en las provincias, por la desidia y el desorden de los tiempos anteriores. En su memoria descriptiva de la provincia de San Luis, el señor G. Avé Lallemant refiere que, durante una invasión del general Peñaloza, el gobierno, que debía atender las necesidades de su ejército, dictó un decreto ordenando que en vista de la falta de papel en plaza, provea el archivero á la tropa con papel de fumar. «La Revista de Buenos Aires», «La Revista del Río de la Plata» y «La Nación» han publicado y continúan la publicación en el diario nombrado, papeles de archivos públicos dispersos entre los archivos privados de los señores Mitre, Carranza, Trelles y Lamas. Hoy no es posible compulsar en los archivos públicos los trabajos de historia nacional de Mitre y de López.

Excepción hecha de algunas críticas y estudios bibliográficos del eminente literato, actual director de la biblioteca nacional señor Groussac, no ha aparecido en el país ni un sólo trabajo irreprochable ante las exigencias de los actuales métodos de historia.

Estos hechos se explican por la situación de los archivos públicos, reducidos á meros depósitos de papeles, como las bibliotecas eran meros depósitos de libros. Este cuadro podía observarse en la biblioteca y archivo del Consejo nacional de educación. La biblioteca, llamada nacional de maestros, tenía también archivo. Ni los libros, ni los papeles se habían arreglado nunca conforme á las enseñanzas de la biblioteconomía, ni en forma alguna. Desde el 15 de enero de 1870 hasta el 1º de octubre de 1906, es decir, desde su fundación como biblioteca nacional y reparto de publicaciones, no ha tenido catálogos, ni contabilidad, lo que significa que era imposible en un momento dado, conocer su administración, su costo, los volúmenes que contenía y las obras existentes de cada materia ó las de cada autor, ni detalle alguno concerniente á sus antecedentes, sus documentos y sus gastos. En los dos últimos años se ha reparado en lo posible el abandono de los treinta y seis años anteriores. La biblioteca está organizada en forma que ninguna otra la sobrepasa, ni tal vez la iguale. Las bases de su arreglo están calculadas para conservar cien mil volúmenes más. Los detalles del trabajo realizado pueden verse en el informe de 1907.

Se constata, pues, un verdadero desastre nacional, en esta rama de la instrucción pública. Si se considera que su eficacia educativa es igual á la de las escuelas, se llega á la conclusión de que la mitad de los esfuerzos nacionales por la civilización contra la ignorancia, han fracasado. Análoga desgracia sufrieron los Estados Unidos, después de las campañas de Horacio Man en 1837. Melvil, Dewey y A. S. Draper, desde 1889, reconstruyeron con su propaganda y su acción las instituciones casi arruinadas. Desde entonces los progresos no han cesado y hoy los Estados Unidos tienen las mejores bibliotecas populares, donde se satisface la divisa de la American Library Association: «The best reading fort the largerst number at the least cost». El proyecto tiende á operar en nuestro país un proceso semejante en favor de la cultura pública. La forma de nuestro gobierno reclama imperiosamente que no se ahorre esfuerzos educacionales. El pueblo no puede ser soberano si es ignorante. «Un gobierno popular, dijo el presidente Madison, sin educación popular, no es sino el prólogo de una farsa ó de una tragedia ó de ambas á la vez».

El artículo 1º instituye la escuela de bibliotecarios y archivistas, sobre las razones y antecedentes hasta aquí expuestos, resumidos en el hecho indiscutible de que las bibliotecas y los archivos requieren una administración inmediata de competencia especial y apropiada.

El artículo 2º la coloca bajo la dependencia del Consejo nacional de educación, porque las leyes de 23 de septiembre de 1876 y la de 8 de julio de 1884, le encomiendan la administración de las bibliotecas populares, cuyo establecimiento y fomento debe dirigir y subvencionar. Es natural confiarle la formación de los bibliotecarios que han de organizarlas y servirlas.

El artículo 3º define el plan de estudios, sobre el modelo de l'Ecole de Chartes. La enseñanza instituída persigue el propósito capital de instruir bibliotecarios y archivistas, con los conocimientos más completos de su especialidad, inseparablemente relacionados con los de las ciencias auxiliares de la historia y los del derecho administrativo. Si este plan se limitara á la práctica de la bibliografía y de la biblioteconomía, como en las primeras Summer Schools de los norteamericanos y de los ingleses, no se podría diplomar sino empleados subalternos, nada más que secretarios ó contadores de biblioteca, de ningún modo los jefes ilustrados, capaces de comprender los fines del establecimiento que han de dirigir. Los norteamericanos lo han comprendido también de esta manera, al extender á cuatro años los estudios de la primera escuela de Nueva York. Los ingleses, después de diez y ocho años de tentativas y fracasos, desde la primera escuela de J. J. Ogle, han concluído por incorporarla á la School of Economie and political Science. Por lo demás, es indiscutible la necesidad de emprender en nuestro país estudios históricos superiores, que habiliten á los trabajadores preparados y penetrados de la conciencia de su alta profesión, para sacar á la historia nacional del período de crónica, en que se encuentra todavía.

El artículo 4º limita el número de

alumnos, en los términos que basten á las necesidades actuales y que no comprometan demasiado los recursos del consejo, ni graviten en grado molesto en los casos de disponibilidad, que luego se mencionarán. Este número tiene además su razón didáctica, en el hecho de que los métodos prácticos del trabajo de seminario, no permiten recoger con más alumnos la tarea de un profesor.

El artículo 5° establece las condiciones del ingreso, por concursos cuyas pruebas, adaptadas á nuestro temperamento y necesidades, son del mismo orden que las requeridas por los decretos sobre bibliotecas universitarias de Francia, principalmente por el de 20 de diciembre de 1893, y por los que rigen las bibliotecas urbanas (bibliothéques des villes), principalmente también, por el de 1° de julio de 1893.

El artículo 6° concede el beneficio de beca á todos los alumnos de la escuela. Este beneficio se funda en la necesidad de atraer jóvenes inteligentes y estudiosos á una carrera liberal, casi desinteresada ó de porvenir exclusivamente profesional ó académico, garantiendo la subsistencia de los que quieran ser una noble excepción entre sus semejantes, por consagrar su vida al alma y no al vientre.

El artículo 7° incluye en la ley los métodos didácticos, cuya eficacia está ya probada. Tiende á impedir que, como en gran parte de nuestra enseñanza superior, los profesores se apliquen á la modesta función de repetidores de un texto.

El artículo 8° correlativo del 3° que distribuye las asignaturas en los cursos, caracteriza la competencia especial y administrativa que los diversos grados confieren. Se informa en los decretos franceses, ya citados, sobre todo en el de Letronne, de 31 de diciembre de 1846.

El artículo 9° continúa las prescripciones del anterior, con idénticos antecedentes y propósitos.

El artículo 10 es correlativo del 6° y tiene los mismos fundamentos.

El artículo 11 corta el vicio de la acumulación de funciones administrativas. Responde al artículo 11 del decreto francés de 7 de abril de 1887.

Diré, para concluír, que este proyecto tiene la colaboración valiosísima del doctor Amador Lucero, ex miembro de esta cámara que aún recuerda su actuación principal y eficaz, como que es uno de los hombres más ilustrados y de inligencia más robusta con que cuenta el país.

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública.

7

LÍMITES

ENTRE SAN LUIS Y LA PAMPA CENTRAL

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° El límite sud de la provincia de San Luis y norte de la Pampa Central será el paralelo 36°30' latitud sud, desde el río Salado hasta el meridiano 5°. El límite por el este será el mismo meridiano hasta el paralelo 35, y siguiendo este paralelo hacia el oeste, hasta la actual línea divisoria entre las provincias de San Juan y Córdoba.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

Guillermo P. Olivera —B. Rodrigues Jurado.

Sr. Olivera—Señor presidente:

La ley 1532, de 16 de octubre 1884, estableció como límite norte de la Pampa Central, á los efectos de su administración, el paralelo 36; y oficialmente, por una comisión nacional de ingenieros, se trazó sobre el terreno esa línea.

A esta línea divisoria durante no menos de 25 años, se han referido todas las mensuras y ventas de tierra fiscal autorizada por los gobiernos de la nación y de la provincia.

Ultimamente ha ocurrido que nuevos estudios geodésicos, han revelado un error en ese trazado. Resulta que el paralelo 36 está situado un poco al norte de esa línea, lo que hace que las propiedades ubicadas en el espacio rectangular intermedio y que tienen su origen en ventas realizadas por el gobierno de San Luis quedan en el territorio de la Pampa Central, creando á sus dueños y pobladores una situación incierta y aun perjudicial para su estabilidad y legítima explotación.

La nación sin menoscabo alguno para sus intereses y con ventaja para las conveniencias de la población, puede hacer corregir esa situación, extendiendo

en pocos minutos el límite sud de San Luis hasta comprender esas propiedades, y mientras el honorable Congreso hace un uso definitivo de la facultad que le acuerda el artículo 67, inciso 14 de la Constitución nacional.

A este propósito responde el adjunto proyecto de ley.

En la misma forma se resolvió por la nación un inconveniente análogo ocasionado por el error en que se incurrió al trazar el meridiano que sirve de límite á la provincia de Mendoza con la Pampa Central.

El espíritu claro de la ley citada de 1884, sin afectar la jurisdicción ni el dominio de la nación y de la provincia.

Por otra parte, la provincia de San Luis fué la única que no se benefició en cuanto á la extensión de su territorio, con la solución de la cuestión fronteras. Por el contrario, la suya por el sud quedó notablemente menoscabada con relación á sus derechos incontrovertibles y fundados en títulos históricos y jurídicos.

Pedimos, pues, á la honorable cámara se sirva disponer que pase el adjunto proyecto de ley al estudio de la comisión correspondiente, encareciéndole el pronto despacho que merece un asunto tan sencillo y tan reclamado por valiosos y respetables intereses rurales de la provincia de San Luis.

—Pasa el proyecto á la comisión de negocios constitucionales.

8

EDIFICIO PARA OFICINAS NACIONALES

EN LA PLATA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° El Poder ejecutivo mandará construir en la ciudad de La Plata, un edificio destinado á sucursal de correos y telégrafos nacionales, juzgado y cámara federal y oficina de impuestos internos.

Art. 2.° El Poder ejecutivo podrá invertir con ese objeto hasta la suma de ochocientos mil pesos moneda nacional (800.000 m/n)

Art. 3.° Los gastos que demande la ejecución de la obra se atenderán de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 4.° Comuníquese, etc.

Buenos Aires, septiembre 28 de 1908.

A. C. Escobar—Pastor Lacasa.
José M. Vega.

Sr. Escobar—Señor presidente:

Es tal vez, la ciudad de La Plata, una de las pocas capitales de provincia que no tiene edificios públicos nacionales; el proyecto que acaba de leerse tiende á que se construya una casa digna de la gran ciudad.

En la actualidad, el juzgado y cámara federales, la sucursal de correos y telégrafos, las oficinas de impuestos internos etc., están instaladas en locales particulares, incómodos y antihigiénicos, por los que se paga fuertes cantidades de dinero en concepto de alquileres.

El Congreso no puede permanecer impasible, ante el clamor de los habitantes de La Plata, y debe sin pérdida de tiempo sancionar el proyecto presentado, sirviendo así los intereses generales de la primer provincia argentina.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

9

JURISDICCIÓN

EN LAS CONCESIONES FERROVIARIAS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo á suscribirse á trescientos ejemplares de la obra «Deslinde de las jurisdicciones nacional y provincial en materia de concesiones ferroviarias» por don Joaquín Rubianes.

Art. 2.° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Carlos Meyer Pellegrini.

Sr. Meyer Pellegrini—Señor presidente.

El proyecto que tengo el honor de presentar á la honorable cámara tiende

sobre todo á fomentar el estudio atinado y prolijo de nuestros grandes problemas económicos y sociales tan íntima y fundamentalmente vinculados al progreso general del país como es el que sirve de objeto á esta obra del doctor Rubianes, intitulada «Deslinde de las jurisdicciones nacional y provincial en materia de concesiones ferroviarias».

La obra del doctor Rubianes, señor presidente, comprende en una síntesis feliz, todos los puntos más importantes relativos á esa vieja y siempre renovada cuestión de las jurisdicciones sobre concesiones ferrocarrileras, hecha con la laboriosidad y con un paciente acopio de jurisprudencia y antecedentes nacionales y extranjeros.

Estimo, señor presidente, que esta obra, por su indiscutible oportunidad, por la ciencia y el cúmulo de observaciones que contiene y por el método claro y preciso de su exposición, será de gran utilidad para todos los que directa ó indirectamente nos interesamos por estos problemas que son fundamentales en nuestro progreso económico y social.

Por estas razones, señor presidente, es que pido el apoyo de la honorable cámara para la favorable sanción de este proyecto.

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública.

10

CAMINOS

DE LA PLATA Á MELCHOR ROMERO
Y DE SAN MARCOS SIERRA Á DOLORES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo á contribuir con la cantidad de 300.000 pesos moneda nacional para el afirmado del camino desde la ciudad de La Plata hasta Melchor Romero, y 50.000 pesos moneda nacional para la construcción de una carretera que utilizando el actual camino de San Marcos Sierra á Pintos de Abajo continúe hasta el pueblo de Dolores (provincia de Córdoba).

Art. 2º Este gasto se hará de rentas generales imputándose á la presente ley.

Art. 3º Comuníquese, etc.

José Fonrouge.—G. del Barco —Adrián C. Escobar.

Sr. Fonrouge—El proyecto presentado tiene por objeto poner en comunicación la ciudad de La Plata con el hospital Melchor Romero, institución meritoria que sostiene con su presupuesto la provincia de Buenos Aires y donde se asilan no menos de setecientos enfermos la mayor parte dementes.

La municipalidad de La Plata no dispone de los recursos suficientes para la pavimentación del camino y forzoso es recurrir al auxilio nacional en la forma á que provee el proyecto pidiendo quiera la Cámara prestarle su apoyo.

En cuanto á los 50.000 pesos que se proyecta invertir en el camino de la provincia de Córdoba, la proposición se funda en estas consideraciones:

El noroeste de esa provincia en su parte serrana se encuentra bien poblado; pero lucha con los inconvenientes de la falta de comunicación por no existir caminos carreteros.

En esa región se encuentran á distancia de menos de dos leguas los pueblitos de Capilla del Monte, San Marcos Sierra, Pintos y Dolores completamente aislados por la razón mencionada; y los vecinos de las localidades se han presentado reiteradas veces á las autoridades nacionales y provinciales pidiéndoles la conclusión de los trabajos ya realizados en parte y suspendidos por falta de recursos.

Además el camino que se proyecta servirá también los intereses de una zona agrícola de gran importancia.

—Pasa el proyecto á la comisión de obras públicas.

11

MOCIONES

— a —

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Hago moción para que se considere con preferencia el proyecto sobre creación de colegios nacionales que ha venido en revisión del honorable Senado.

—Apoyado.

— b —

Sr. Carlés (M.) — Pido la palabra.

El proyecto de ley acordando pensión á la señorita Carmen López, vie-

ne con un agregado que no altera el propósito de la sanción anterior de esta cámara. Hago indicación para que se trate sobre tablas la modificación del Senado, inmediatamente después del asunto propuesto por el señor diputado por Córdoba.

—Apoyado.

— c —

Sr. Terán—Pido la palabra.

Entiendo que sería más práctico,—porque casi toda la cámara conoce la naturaleza urgente de los asuntos sancionados por el Senado, — que se votará una moción de carácter general autorizando la preferencia de todos ellos.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Hago notar que ya la cámara ha aceptado la indicación que yo hice. Que independientemente se vote la moción del señor diputado por Tucumán.

Sr. Terán—Se van á tratar conjuntamente.

Sr. Carlés (M.)—No, ya se ha votado.

Sr. Terán—Por eso hago moción para que se traten todos los asuntos que vienen en revisión del honorable Senado.

Sr. Presidente—Se votarán las mociones por el orden en que han sido presentadas.

—Son aprobadas.

— d —

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Hago moción para que se trate sobre tablas, el proyecto de ley acordando subsidios á dos escuelas de artes y oficios de Tucumán y al colegio de Jesús de Salta. Se trata de un subsidio para instituciones muy meritorias de las provincias de Tucumán y Salta.

Basta para fundar mi moción.

—Se vota si se trata sobre tablas el asunto de la referencia en el orden que le corresponde, y resulta afirmativa.

— e —

Sr. Guasch Leguizamón—Pido la palabra.

Para rogar á la honorable cámara que discuta y apruebe sobre tablas el proyecto sancionado ya por el honorable Senado, concediendo un subsidio á un colegio de Tucumán y otro al colegio de Jesús, de Salta.

Esta última institución va á construir señor, un taller destinado á la enseñanza gratuita de diversas profesiones humildes á las mujeres del pueblo, obra meritoria, en la que está empeñada la sociedad entera de Salta.

Creo que bien merece la pequeña ayuda que del erario nacional solicita, y espero que la cámara no le negará su voto.

Nada más, señor.

Sr. Terán — Pero yo entiendo que todos estos asuntos están comprendidos en la moción que ha votado la cámara.

Sr. Presidente—La moción votada se refería á las pensiones, mientras que la moción del señor diputado, se refiere á colegios, asilos, etcétera.

—Se vota la moción del señor diputado por Salta y es aprobada.

— f —

Sr. Bréard—Pido la palabra.

Ha venido del honorable Senado en revisión un proyecto destinando algunas sumas de dinero para fundación de escuelas comunes en Salta y Jujuy.

Pido que se trate sobre tablas.

—Suficientemente apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

— g —

Sr. Crouzeilles— Pido la palabra.

Han venido del Senado, con ligeras modificaciones, un proyecto de ley acordando sumas de dinero para la edificación escolar y el proyecto que se acaba de leer, modificando algunos detalles en la traza del ferrocarril concedido á los señores Llovet y Touret, por esta cámara.

Hago moción para que estos asuntos sean tratados sobre tablas, en el orden que les corresponde.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

— h —

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Hago moción para que se trate sobre tablas el asunto referente á la señora de Uriburu.

Sr. Terán—Precisamente. ese era el objeto práctico de mi moción. Ella comprendía todos los asuntos venidos del Senado.

Sr. Presidente—¿Fué universal?

Sr. Terán—Sí, señor. Comprendía todos los asuntos venidos del Senado.

Sr. Presidente—Perfectamente; pero el asunto de que se trata no ha venido del Senado, es un despacho de comisión. De manera que se va á votar la moción del señor diputado por la provincia de Buenos Aires.

—Se vota la moción y es aprobada.

12

FERROCARRIL

DE LA CAPITAL Á PUERTO BELGRANO

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Se ha dado cuenta de una solicitud de los señores Urdániz y compañía, referente á la concesión de una línea férrea, proyecto venido en revisión del honorable Senado. Se trata simplemente de una concesión que ha caducado por haber vencido los plazos, con pérdida del depósito. Es, pues, un asunto perfectamente estudiado por las dos cámaras, y en consecuencia, en el orden de las mociones que se han hecho, pido que sea tratado sobre tablas.

Sr. Piñero — ¿De qué asunto se trata?

Sr. Presidente—De una solicitud de los señores Urdániz y compañía, para el pronto despacho de la concesión de un ferrocarril de la capital á Puerto Belgrano.

Sr. Mitre—Ese asunto no tiene despacho de la comisión de obras públicas.

Sr. Pera (C. L.)—Como muchos de los que han sido presentados y votados sobre tablas. Tiene tres despachos, puesto que ya fué sancionado anteriormente por el Congreso.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

El asunto de que se trata, no tiene despacho de la comisión, en virtud de una nota del señor ministro de obras públicas, oponiéndose á él y declarando que vendría á la cámara en nombre del Poder ejecutivo, á combatirlo.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Sr. Pera (C. L.)—Que se presente la nota y que se lea.

Sr. Mitre—Apoyado.

Sr. Van Gelderen—Para eso pedí la palabra: para que se traiga la nota, que está en la comisión de obras públicas, se agregue á sus antecedentes y se dé lectura de ella.

Sr. Presidente— Pero para eso es necesario que la cámara resuelva previamente ocuparse del asunto.

Sr. Pera (C. L.)—Corresponde resolver si se trata sobre tablas.

Sr. Mitre—La cámara puede darle su voto y aprobar el asunto; pero no tiene despacho de comisión.

Sr. Presidente—Se votará si se trata sobre tablas.

—Resulta negativa de 38 votos, habiendo 76 señores diputados que votan.

Sr. Pera (C. L.)—Pido rectificación.

Sr. Presidente—Se necesitan dos tercios de votos, porque no tiene despacho de comisión.

—Se rectifica y da igual resultado de 38 votos.

Sr. Presidente—A sus antecedentes.

13

MOCIONES

PUERTO SAMBOROMBON

FERROCARRIL ELÉCTRICO

Sr. Revilla—Pido la palabra.

Voy á hacer una moción repecto de dos despachos interesantísimos, uno de los cuales creo que tiene despacho de la comisión de obras públicas, por unanimidad; del otro no estoy seguro.

Se trata del puerto de Samborombón, destinado á cambiar las corrientes co-

merciales del Río de la Plata, con ventaja para el país. Hago moción para que se trate sobre tablas, en el orden de las preferencias acordadas.

El otro asunto es la concesión Prack y Cía. para un ferrocarril eléctrico de La Plata al Tigre, que pide permiso para pasar por Buenos Aires á alto ó bajo nivel, y en el que está interesado el gobierno de la provincia de Buenos Aires, cuya nota corre agregada.

Sr. Presidente — Se votará esta moción.

—Resulta afirmativa.

14

CONCESIÓN DE TIERRAS

SOLICITUD KOSLOWSKY

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Voy á molestar por breves instantes la atención de la honorable cámara, para fundar un pedido de estricta justicia.

Ayer, un habitante de este país me ha facilitado los elementos de estudio necesarios para conocer uno de los casos de estímulo mejor que pudiera presentarse para los pobladores de la tierra. Lo pongo bajo el amparo manifiestamente simpático para nosotros de la obra del señor Holdich. Me refiero á la constancia de la página 375 y siguientes del libro sobre «Las tierras del fallo del rey» y especialmente á la página 377, en que está la reproducción fotográfica de la casa del naturalista Koslowsky, poblador en el valle del Chubut, por donde las aguas corren hacia Chile y cuyo territorio circundante, en gran extensión, fué obtenido para la República Argentina porque hacía ya muchos años se estableció, después de recorrer más de doscientas leguas de desierto, el naturalista mencionado que fundó allí una población argentina. A eso debemos esa parte del territorio disputado.

Agregaré solamente que hace más de cuatro años, según me lo ha manifestado el señor Koslowsky, viene pidiendo en venta á la República Argentina aquel pedazo de tierra, que él ha salvado con su acción de progreso en el país, y yo que creo que estas tierras deben ser donadas y no vendidas á los buenos servidores del país, pido á la comisión respectiva quiera decirme en qué estado se encuentra esta solicitud que viene bajo todos los amparos del patriotismo á pedir una sanción á favor de este verdadero conquistador de tierras argentinas para la patria argentina. Nada más. (*¡Muy bien!*)

Sr. Escobar—Pido la palabra.

La comisión de agricultura se ha impuesto de la solicitud presentada por el señor Koslowsky á que se refiere mi distinguido colega el señor diputado doctor Argerich.

El señor Koslowsky se presentó hace dos ó tres años, al ministerio de agricultura, solicitando en venta las cuatro leguas de campo que ocupa. El ministerio le negó el pedido, en virtud de que la ley de tierras le autoriza sólo para vender directamente una legua; entonces dicho señor recurrió al Congreso.

Cuando llegó informada la solicitud del ministerio de agricultura á la comisión, ya se había dictado por el Congreso la ley de fomento de los territorios nacionales; y desgraciadamente, las tierras que pide el señor Koslowsky se encuentran dentro de la zona de influencia de los ferrocarriles á construirse.

De manera, pues, que la comisión de agricultura, teniendo en cuenta un artículo de dicha ley, que prohibe terminantemente la venta de esas tierras, hasta que el Poder ejecutivo determine la zona de influencia y resuelva la enajenación, es que se ha visto, con todo sentimiento, impedida de despachar la solicitud del señor Koslowsky.

Nada más.

Sr. Argerich—Pido la palabra.

No es el caso que emita yo mis opiniones sobre estas zonas de influencia destinadas á substraer, por mucho tiempo, en la Patagonia, extensas zonas de tierras á la acción de las fuerzas vivas del país. Pero aunque yo estuviese conforme con esas zonas de influencia, me permito indicar á la honorable cámara que la pequeña fracción de que se trata, de ningún modo podrá comprometer, en aquella inmensidad desierta, el pensamiento del gobierno con una sanción de excepción, en beneficio del hombre á quien debemos que se pueda llevar hasta allá la zona de influencia de los ferrocarriles argentinos futuros.

De manera que hago indicación para que la comisión, en un cuarto intermedio, se expida sobre este asunto, en un sentido ó en otro, porque no es

justo, que tratándose de un hombre como el señor Koslowsky, de tantos méritos, que después de haber servido al país como lo ha servido. se encuentra en la mayor pobreza, no se haga lugar á una solicitud que viene á golpear las puertas del Congreso al amparo del patriotismo.

Lamento interrumpir la sanción de tanto asunto que está esperando ser tratado por la cámara; pero estoy seguro que, cualesquiera que sea el despacho de la comisión, la Cámara de diputados ha de dar la solución más justa á esta solicitud que, repito, pongo bajo el amparo del coronel Holdich.

Sr. Presidente—Las palabras del señor diputado han sido oídas, seguramente, por la comisión respectiva, la cual las tomará con la acogida amable que es la característica de todas las comisiones de la cámara.

Sr. Escobar—Puede estar tranquilo el señor diputado Argerich, que la comisión de agricultura tendrá en cuenta su indicación.

15

SOLEMNIZACIÓN

DEL DÍA 12 DE OCTUBRE

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Deposito en secretaría mil adhesiones de beneméritas comunidades españolas que coparticipan y con sus votos prestigian el propósito de solemnizar el 12 de octubre como día festivo en nuestras efemérides nacionales.

Argentinos y españoles, hermanos del mismo origen, juntos hemos vivido la existencia patriarcal en las épocas lejanas, cuando formábamos la misma familia en la casa solariega de los abuelos coloniales. Para consuelo é íntima y definitiva reconciliación de ambos hogares, con altivez rememoremos que la asamblea constituyente de 1813 condecoraba á los españoles que en la mañana del 25 de Mayo de 1810 aclamaron la causa americana, como asímismo que abnegados argentinos morían en Cataluña bajo las órdenes del valeroso Mina por defender la libertad de la patria española contra el absolutismo de la Europa coaligada. *(¡Muy bien!)*

Glorias y vicisitudes comunes constituyen la historia de la raza. Debieron nuestros próximos antecesores batirse en honor á sus credos respectivos con la hidalguía de los espíritus sin reproche. La fortuna fué propicia á los criollos, el destino los premió con una patria, estableciendo como fundamento del porvenir que su suelo sería el refugio sagrado de todo el mundo que lo habitara, para enaltecimiento de la cultura y del progreso universal. *(Aprobación)*

No existe fecha más memorable en la historia del progreso humano que aquélla que descubrió nuestro continente á la admiración de los siglos, suceso inmortal, gloria exclusiva del genio español. Mientras el culto religioso en días de recogimiento convoca á sus fieles á festejar las virtudes elegidas del selecto del Señor, nos proporciona una moral de ínclito ejemplo para imitarlo, instituyendo la solemnidad del 12 de octubre para conmemorar el recuerdo glorioso más inmaculado del triunfo de la raza española en los siglos de la existencia humana.

Es al «Diario Español» que debemos esta iniciativa y cuya propaganda de fraternidad me complazco en reconocer, para dejar bien sentado que material y moralmente argentinos y españoles continúan vinculados por la acción y el pensamiento, como lo estaban nuestros antecesores en las épocas tranquilas de la casa solariega del patriarcado colonial.

Estas muy breves razones influirán para que la honorable cámara se sirva oportunamente sancionar esa idea que dejo así fundada.

He dicho. *(Muy bien ¡muy bien! Aplausos).*

—Pasa la solicitud á la comisión de instrucción pública.

16

MOCIÓN

CANALES DE RIEGO

EDIFICIOS ESCOLARES

Sr. Moyano—Pido la palabra.

Existen en la orden del día varios proyectos importantes y sencillos, cuya consideración no ocupará mucho tiempo á la honorable cámara, y que de postergarse para después de la sanción del

proyecto sobre ferrocarriles, quedarían indudablemente diferidos para el próximo año.

Hago, pues moción para que se traten antes de continuar con la consideración del ferrocarril subterráneo. Son proyectos que constan de dos ó tres artículos: me refiero á los correspondientes á la provincia de San Juan, sobre canales de riego y desagüe el uno y construcción de edificios escolares el otro.

—Apoyada la precedente moción, se vota y es aprobada.

Sr. Presidente—La honorable cámara había resuelto en sesiones anteriores destinar la de hoy lunes para ocuparse de la ley sobre pensiones y jubilaciones. Pero como está pendiente también el debate sobre los tranvías subterráneos, deseo saber si la cámara mantiene su resolución anterior ó la modifica para seguir ocupándose de este último asunto.

Sr. Olivera (B.)—Hago moción para que se dé preferencia al asunto referente á las pensiones y jubilaciones.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Eso está resuelto: habría que mantener esa resolución solamente.

Se votará si la cámara mantiene su resolución sobre el asunto á ocuparse.

—Resulta afirmativa de 43 votos.

17

CAJA NACIONAL

DE JUBILACIONES Y PENSIONES

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de legislación ha estudiado el proyecto de ley del señor diputado Guido Lavalle modificando la ley de pensiones y jubilaciones; y por las razones que expondrá el miembro informante, os aconseja su sanción en la forma siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Modifícanse los artículos 12, 17, 18, 20, 27, 31 y 51 de la ley 4349, que quedarán como sigue:

Art. 12. Sin perjuicio de las disposiciones anteriores los fondos de la caja serán invertidos por ésta en títulos de la deuda nacional, ú otros que tengan la garantía subsidiaria de la nación, de manera que le produzcan el mayor interés y la más frecuente capitalización posible.

Art. 17. La jubilación es ordinaria ó extraordinaria. La ordinaria equivale al 3 1/16 por ciento del último sueldo multiplicado por los años de servicios del que obtenga su jubilación. La extraordinaria equivale al 2,40 por ciento del último sueldo multiplicado también por los años de servicios del jubilado.

Art. 18. La jubilación ordinaria se acordará al empleado que haya prestado treinta años de servicios.

Art. 20. A los efectos de la jubilación sólo se computarán los servicios efectivos durante el número de años requeridos por la ley, aún cuando ellos no fuesen continuos, no debiendo computarse en ningún caso las interrupciones como tiempo de servicio.

Art. 27. Los empleados despedidos por razones de economía, ó por no requerirse sus servicios, y los que cesen por cambio de designación en el orden administrativo ó por las supresiones que se hicieren en los presupuestos anuales ó en las leyes especiales, que quisieran retirarse de la Caja nacional de pensiones y jubilaciones, tendrán derecho, después de 10 años de servicios, á reclamar la devolución del 5 por ciento descontado de los sueldos, con el interés del 5 por ciento capitalizado cada año.

Todos los empleados que presten servicios en la administración, cualquiera que sea su carácter, sufrirán los descuentos que sobre sus sueldos establecen las leyes de pensiones y jubilaciones.

Art. 31. El derecho acordado por el artículo 18 de esta ley podrá ser ejercido después de 25 años de servicios: por los jueces de los tribunales superiores y de 1ª instancia y demás funcionarios judiciales letrados que intervienen en los juicios; por los maestros de instrucción primaria; por los empleados de correos y telégrafos, empleados del Banco de la nación, por los empleados de la policía de seguridad; por los empleados de penitenciaría, presidios, cárceles y alcaidías de policía; por los jefes y oficiales del cuerpo de bomberos; por los empleados y agentes de policía fluvial y por los guardas sanitarios.

A los veinte años de servicios por los sargentos, cabos, vigilantes y soldados de la policía y del cuerpo de bomberos.

En estos casos la jubilación será del 95 por ciento del sueldo mensual que resulte del promedio de sueldos tomados en los últimos cinco años de servicios.

Si los servicios prestados por los funcionarios y empleados citados no llegaran al número de años fijado por este artículo, y el que pretendiese la jubilación tuviere otros anteriores en las condiciones generales, ambos servicios serán computados en la proporción que corresponda, aunque el tiempo de cada uno de ellos por separado no llegue al mínimun que da derecho á jubilación.

Los agentes de policía y bomberos que obtengan su jubilación en la forma establecida en este artículo, producirán vacante pero deberán continuar prestando sus servicios en la repartición durante dos años más, en los destinos complementarios que se les atribuyan, con goce de un suplemento de sueldo que anualmente fije el presupuesto.

Art. 2º. Los empleados del Registro de la propiedad de la Capital podrán acojerse á los beneficios de la ley 4849 siempre que integren á la Caja nacional de pensiones una suma equivalente al descuento del 5 por ciento de los sueldos que han gozado, desde la fecha de su nombramiento, con el interés corriente.

Art. 3º. La jubilación obtenida por servicios en la magistratura ó en la administración no habilita para desempeñar puestos del profesorado, que quedarán sujetos al descuento del 5 por ciento, sin dar derecho á ningún aumento de jubilación.

Art. 4º. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 25 de 1908.

Julio A. Roca (hijo). — J. A. Costa.—C. Vocos Giménez.— B. Rodríguez Jurado.—Antonio F. Piñero — Javier Castro.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Modifícanse los artículos 18. 20, 27 y 31 de la ley número 4849 sobre Caja de montepío civil, en la siguiente forma:

Art. 18 La jubilación ordinaria se acordará al empleado que haya prestado cuando menos treinta años de servicios.

Art. 20. A los efectos de la jubilación sólo se computarán los servicios efectivos durante el número de años requeridos, aún cuando ellos no fuesen continuos, pero las interrupciones no podrán computarse como tiempo de servicios prestados, salvo que ellas sean originadas por enfermedad, servicio militar obligatorio ó fuerza mayor debidamente justificadas.

Art. 27. Los empleados despedidos por razones de economía ó por no requerirse sus servicios, y los que cesen por cambio de designación en el orden administrativo, ó las supresiones que se hicieren en los presupuestos anuales, que quisieren retirarse de la Caja nacional de pensiones y jubilaciones, tendrán derecho á reclamar la devolución del cinco por ciento descontado de sus sueldos, con el interés del cinco por ciento capitalizado por año.

Art. 31. El derecho acordado por el artículo 18 de esta ley podrá ser ejercido por los maestros de instrucción primaria, las clases y agentes de policía de seguridad y por los jefes oficiales y tropa del cuerpo de bomberos que hayan prestado veinticinco años de servicios. En este caso la jubilación ordinaria equivaldrá al 3,24 por ciento del último sueldo multiplicado por 25.

Art. 2º. Deróganse los artículos 24 y 26.

Art. 3.º Comuníquese, etc.

Guido Lavalle.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Me doy cuenta exacta, señor presidente, de la necesidad que la cámara tiene de emplear todas sus horas hábiles del presente período ordinario de sesiones en la consideración ó el despacho de los diferentes asuntos que con carácter de apremio golpean hoy sus puertas.

El asunto que está á la consideración de la cámara, es por otra parte, bastante sencillo, para que necesite en un informe general, detenerme extensamente en las consideraciones que han movido á la comisión de legislación á subscribir el presente despacho recaído en los proyectos formulados, uno, por el señor diputado Guido Lavalle, otro por el señor diputado Balestra y otros señores diputados.

La principal reforma enumerada por el proyecto del señor diputado Guido Lavalle, se refiere á la supresión del límite de la edad estrblecido como condición esencial para obtener la jubilación.

Por el artículo 18 de la ley vigente, la jubilación ordinaria se acuerda al empleado que haya prestado treinta años de servicios y que haya cumplido 55 de edad. El proyecto del señor diputado Guido Lavalle, suprime la cláusula de los 55 años de edad, acordando la jubilación ordinaria á todo empleado que hubiera prestado treinta años de servicios.

Antes de resolver sobre la admisión

de esta reforma, la comisión de legislación consultó al directorio de la Caja nacional de montepío, el cual informó favorablemente el proyecto del señor diputado Guido, basándose en una consideración de orden práctico que la cámara no debe dejar de tener en cuenta al acordarle hoy su sanción.

Según las estadísticas llevadas por la Caja nacional de montepío, casi todos los empleados que llegan á las condiciones de jubilación ordinaria, han cumplido la edad de 55 años. De acuerdo con estas estadísticas, la edad media á que empiezan sus servicios los empleados de la administración, es de 22 años y una fracción. Agregándole á esos 22 años y fracción los treinta años de servicios que exije la ley y una interrupción media que se nota en todos los casos, y que la caja ha calculado en 2 80 %, se llega á esta conclusión: que los 55 años es la edad normal á que llegan así todos los funcionarios cuando tienen treinta años de servicios.

La modificación propuesta por el señor diputado Guido Lavalle no viene pues, á alterar sensiblemente las disposiciones actuales de la ley.

Otra modificación importante, que se refiere á la economía entera de la ley, es la que altera los términos en que se acuerda la jubilación ordinaria y la extraordinaria.

Por el proyecto del señor Guido, la jubilación ordinaria equivaldrá al 3 1/6 por ciento, multiplicado por los años de servicios; la extraordinaria al 2.40 por ciento de su sueldo multiplicado por los años de servicios.

Esta modificación importa una mejora sobre las condiciones actuales de la ley de jubilación. La ley actual establece el 2 70 % para la jubilación ordinaria, en vez de 3 1/6 que establece la reforma.

Pero la caja informa; sin embargo, que esta modificación que importa un beneficio para la generalidad de los jubilados, tendrá que resultar un acto de equidad, ante las condiciones de enorme desproporción en que se encuentran actualmente los jubilados en condiciones privilegiadas por la ley 5143. Estos empleados privilegiados tienen 3.80 por ciento de su sueldo por cada año de servicio, mientras que los primeros sólo tienen 2.70 por ciento.

Ahora bien; del total de jubilaciones acordadas y del total de jubilaciones á acordarse, resulta que los privilegiados forman el bloc mas numeroso; de manera que este beneficio vendría á beneficiar únicamente á un 25 por ciento de los que en adelante estén en condiciones de jubilación, subsistiendo los términos generales de la ley para aquéllos que estén en condiciones privilegiadas.

La caja por esas razones aconseja también la sanción de la modificación propuesta por el señor diputado Guido Lavalle.

Otra modificación se refiere á la forma de computar el tiempo para la jubilación, estableciendo que sólo se computarán los servicios efectivos durante el número de años requeridos por la ley, aún cuando ellos no fuesen continuos, no debiendo computarse en ningún caso las interrupciones como tiempo de servicio.

Esta reforma responde al propósito de armonizar las disposiciones de la ley de montepío con la propia estructura y el espíritu mismo de la ley.

Desde que es el empleado el que forma el fondo de jubilación mediante el descuento de 5 por ciento de su sueldo, si ese descuento se le ha hecho efectivo durante todo el tiempo que há prestado sus servicios al estado, no hay razón para privarle de los beneficios de la ley en virtud de una interrupción de servicios. Pero en consonancia con ese mismo criterio, ha debido establecerse categórica é imperativamente en su texto que las interrupciones no deberán computarse en ningún caso como tiempo de servicios efectivos.

La demás reformas no son de gran importancia, salvo la que enumera el artículo 31 de la ley, el cual establece que el derecho acordado para jubilarse podrá ser ejercido después de 25 años por los funcionarios que enumera, que son los jueces de tribunales superiores y de primera instancia y demás funcionarios judiciales letrados que intervienen en los juicios; los maestros de instrucción primaria, los empleados de correos y telégrafos, del Banco de la nación, de la policía de seguridad, de penitenciaría, presidios, cárceles y alcaidías de policía; los jefes y oficiales del cuerpo de bomberos; los empleados y agentes de policía fluvial y los guardas sanitarios. Establece también, que ese derecho podrá ser ejercido á los veinte años de servicio, por los sargentos, cabos, vigilantes y soldados de la policía y del cuerpo de bomberos.

Respecto de la supresión del límite de tiempo en estos servicios, es evidente que si la ley ha querido acordar un favor, ha debido ser consecuente con la supresión del límite de edad para la jubilación ordinaria, estableciendo el mismo beneficio en el caso de jubilación excepcional.

Todos los beneficios acordados por esta clásula ó su mayoría estaban acordados por las leyes anteriores de reforma de la de jubilaciones.

Hay sin embargo uno nuevo que consiste en reducir la edad, el tiempo de servicio para el retiro de los vigilantes á veinte años de servicios.

Esta reforma fué propuesta por el señor diputado Balestra y ha sido calurosamente sostenida por el señor jefe de policía, citado especialmente por la comisión á efecto de conocer su pensamiento sobre esta modificación.

Indudablemente, las razones que ha dado el señor jefe de plicía, referentes, no sólo á los motivos de justicia que hay en acordar una reducción de alguna consideración en los años de servicio exigidos á los vigilantes y clases de la policía y cuerpo de bomberos, hán concordado también con las razones de interés público que para el mejor servicio de estas administraciones hacen necesario no mantener durante un tiempo que exceda de veinte años á los soldados y clases de policía y bomberos, tratándose de un servicio que exige condiciones de juventud y de energía que no son indispensables para los demás servicios de la administración.

La comisión de legislación ha creído que haría un acto de justicia y á la vez de buena administración, al prestar su conformidad á la reforma propuesta por el señor diputado Balestra, y en estos términos aconseja su sanción á la honorable cámara.

En general, son estas las reformas consignadas en el proyecto cuya aprobación aconseja á la cámara. Si en particular hubiera alguna observación, no tendría inconveniente en dar todos los informes necesarios.

—Se vota en general el proyecto y es aprobado.

—En discusión el artículo 1°, se da por aprobada la modificación relativa al artículo 12 de la ley general.

—Leida la referente al artículo 17 de la misma, dice el

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Me permito llamar la atención de la comisión de legislación sobre la conveniencia de reformar este artículo, armonizándolo con lo que establece el artículo 31.

Aquí se toma como base para la jubilación el último sueldo multiplicado por el número de años de servicios.

He tenido ocasión, en la provincia de Buenos Aires, al reformar la ley de jubilaciones que allí rige, de darme cuenta de los abusos á que se presta esta disposición y de la necesidad que había de establecer un promedio de los sueldos durante los cuatro últimos años. Todo empleado próximo á la jubilación conseguía generalmente con suma facilidad y como acto de condescendencia disculpable, según se creía, un aumento de sueldo que no iba á gozar sino por pocos meses, pero que en seguida le servía para gozarlo durante el resto de su vida. Pero ese abuso quedó suprimido con la cláusula que sirve de base á la jubilación: el promedio de los sueldos durante los últimos cuatro años.

Eso es lo más justo y es lo que suprime todas estas formas de burlar la ley y de hacer pesar sobre el erario público jubilaciones que no han sido realmente bien ganadas, en razón de que el sueldo ha sido accidental y de muy poco tiempo.

Desearía que la comisión, que ha aceptado igual procedimiento para el artículo 31, que comprende á empleados verdaderamente dignos de consideración, como son los maestros de escuela, los empleados de policía, etcétera, la acepte en general como regla para todos, y que más adelante, en el artículo 31, se haga la modificación, fijándose en cuatro años el promedio y no en cinco, porque no hay razón para ser tan exigentes con estos pobres empleados.

Sr. Roca—Pido la palabra.

La comisión de legislación ha respetado, señor presidente, los términos en que está concebida la actual ley de montepio, en todo el texto del artículo, con excepción de la fracción del sueldo que debe multiplicarse año por año para dar el cómputo total de la jubilación.

Es facil imaginarse, señor presidente, que el Congreso argentino, al sancionar esta disposición, por la que se toma como tipo de las jubilaciones el último sueldo, no sólo ha querido referirse á las condiciones más favorables para el em-

pleado, que después de tantos años de labor llega á obtener un merecido descanso, sino que ha debido tener en cuenta la jerarquía administrativa que permite que un empleado, después de largos años de servicio, pueda llegar á los altos puestos de la administración á que sus aptitudes le hagan acreedor, computándole el sueldo correspondiente al alto cargo para su jubilación.

Por otra parte, me imagino que el caso presentado como ejemplo por el señor diputado por Buenos Aires, ha de ser un caso de excepción.

Sr. Ortiz de Rozas—Son muchos casos; á la provincia de Buenos Aires le cuestan varios millones de pesos!

Sr. Roca—Muy bien; serán todos los que quiera; pero que no se puede legislar con un criterio que haga presumir que el Poder ejecutivo haya de prestarse á estas combinaciones de mala ley, en favor de estos empleados, á objeto de mejorar su situación para la jubilación; lo natural y lo lógico es que el Poder ejecutivo, que el presidente de la República y los ministros no han de incurrir en estas maquinaciones, en estos actos de favoritismos inconcebibles y que han de respetar la ley en su espíritu y en su letra.

Por esta razón, la comisión ha despachado el artículo tal como viene redactado.

Ahora, respecto de las otras jubilaciones que tienen el carácter de extraordinarias, la comisión ha establecido el criterio del término medio de los sueldos de los últimos cinco años, como manera de atenuar, en parte, las ventajas que resultarían para muchos funcionarios y que serían excesivas, llegando á una discreta compensación entre el beneficio del menor tiempo exigido por la jubilación y la limitación de no tomar el último sueldo como base de la jubilación.

Es esto lo que tiene que informar la comisión.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

No son casos aislados, señor presidente.

He visto promoverse el aumento de sueldos, desde los más altos empleados de la jerarquía judicial hasta los más ínfimos de la administración, para lograr ese propósito de hacer prevalecer el aumento de sueldo en la jubilación. Y he dicho que esa forma de obtener un beneficio que, en realidad, no entra en la mente del legislador conceder, cuesta á la provincia de Buenos Aires varios millones de pesos.

Tampoco es exacto que el presidente de la República y sus ministros tengan nada que ver en estas maquinaciones para burlar la ley.

El señor presidente de la República aplica las leyes que dicta el Congreso. No acuerda sueldos á discreción; y es precisamente aquí donde un espíritu de benevolencia muchas veces da lugar á que se quiera favorecer á determinadas personas, acordándoles un aumento de sueldo que no ha sido disfrutado por ellas, sino por breve tiempo, donde se establece ese precedente, como lo ha establecido la legislatura de Buenos Aires por mera complacencia, por esa falta de valor cívico para decir no al que nos viene á pedir un favor. Y esto es lo que ha pasado y esto es lo que seguirá sucediendo sin que lo pueda impedir el Poder ejecutivo de la nación, que tendrá que acordar los sueldos que se fijen en la ley de presupuesto.

Por otra parte, se trata de una verdadera caja de pensiones vitalicias, establecida en condiciones infinitamente más ventajosas que las que pudieran obtenerse de cualquier asociación particular que tenga ese objeto. Me parece que sobra lo que la ley concede para no dar lugar á que se abran estas puertas por donde clandestinamente se consiguen beneficios que no es el propósito del legislador acordar.

Como he dicho antes, hay una incongruencia palpable en esto de fijar el promedio de los cinco últimos años para los infelices maestros y vigilantes y no fijarlo para los demás empleados de la administración.

Por esto pediría que el artículo de la comisión se votase y que si fuese rechazado, se estableciesen las mismas disposiciones, tomándose como base para la jubilación el promedio de los sueldos de que hubiese gozado el empleado durante los cuatro últimos años.

Sr. Roca—Pido la palabra.

A las nuevas observaciones formuladas por el señor diputado por Buenos Aires, me voy á limitar á contestar lo siguiente:

Hace ya próximamente ocho ó diez años que está en vigencia la ley de montepío civil—no tengo para qué ocuparme del caso de la provincia de Buenos Aires desde que estamos sancio-

pando leyes nacionales—y desde entonces no se ha producido ningún hecho que determinara al Congreso á tomar una disposición restrictiva de tanta importancia.

Por otra parte, es muy loable y muy justo el propósito que guía al señor diputado por Buenos Aires; y si hubiera algún medio de evitar el abuso á que él se refiere, que con tanto acierto quiere corregir, sin perjudicar á la masa enorme de los empleados de la administración, que evidentemente sufrirían un perjuicio con esta modificación, yo no tendría inconveniente en aceptarla.

Pero para los cuatro ó cinco casos en que el favor legislativo pudiera en adelante ejercitarse en beneficio de determinadas personas, á efecto de hacerles gozar una jubilación superior á la que les correspondería con una aplicación leal de la ley, vamos á hacer sufrir un perjuicio á la gran masa de los empleados, que son como 30.000, que contribuyen á la formación de la Caja del montepío.

Yo creo que éste es uno de los casos en que es preferible que se cometan cinco ó seis abusos, antes de establecer un criterio de injusticia para el conjunto de empleados.

Por estas razones, la comisión sostiene su artículo tal como está redactado.

Sr. Day—Pido la palabra.

Estoy en un todo de acuerdo con las razones expuestas por el señor diputado por Buenos Aires para oponerse al despacho de la comisión, y por mi parte quiero agregar un antecedente más.

Conozco empleados que han conseguido promociones con el sólo objeto de hacerse jubilar; de tal manera que no han desempeñado sino durante un tiempo insignificante el último empleo con cuyo sueldo van á gozar de jubilación. Esto vendría á probar la injusticia á que llegaríamos si no se estableciese un plazo para el desempeño del último empleo.

Si acaso no pudiera aceptar los cuatro años propuestos por el señor diputado, la comisión, podría limitar la proposición á un número menor de años, á tres, por ejemplo.

Haría esta indicación, siempre que la comisión la aceptara.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Una última observación á favor del despacho de la comisión.

La mayor parte de los empleados de la administración que contribuyen á la ley de montepío, son empleados de escala, de categoría, y no es posible establecer una alteración en la jubilación de una de esas categorías sin alterar correlativamente todos los sueldos de los demás empleados de la administración. Así, para mejorar las condiciones de jubilación del oficial de policía, sería necesario aumentar los sueldos de todos los empleados de policía de la Capital. Lo mismo sucedería con los empleados de la administración de justicia, cuya mejora en las condiciones de su jubilación, haría necesario el aumento de sueldo de todos los de su jerarquía.

Después; todo ascenso tiene necesariamente su control y será muy raro el abuso á que se refiere el señor diputado. No vale la pena que por evitar este pequeño mal, hagamos un daño efectivo y una verdadera injusticia á centenares de empleados que, con perfecto derecho, después de uno, dos, tres ó cuatro años de su nombramiento último, puedan pedir su retiro, según los términos de la ley, los que se verían privados del beneficio de su ascenso, en virtud de la cláusula restrictiva que se propone.

Sr. Presidente—Se votará el despacho de la comisión; y en caso de que no sea aprobado, entrará á discutirse la fórmula propuesta por el señor diputado por Buenos Aires.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se da por aprobada la modificación al artículo 18.

—En discusión la del artículo 20.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Voy á hacer moción para que se agregue, como párrafo final del artículo cuya lectura se acaba de dar por secretaría, lo siguiente:

«A los maestros de instrucción primaria y secundaria se les computará el tiempo de servicio prestado á la educación en las provincias.»

Esta disposición la considero estrictamente justa.

Cuando se trata de servicios prestados á la educación, sea que estos se presten en las provincias ó directamente á la nación, en realidad el servicio siempre debe considerarse como prestado á la

nación, y es sabido que muchos maestros inician la carrera del magisterio en las provincias, en los puestos más modestos, y que, mejorando de condición, van paulatinamente ascendiendo, hasta llegar á ocupar altos puestos en el magisterio nacional.

Entonces, me parece que sería injusto que los años de servicios que hubieran prestado al iniciarse en su carrera, en las provincias, á favor de una causa verdaderamente nacional, no hubieran de serles computados á los efectos de la jubilación.

Estos son, someramente expresados los fundamentos que tengo para proponer el agregado.

—Apoyado.

Sr. Roca—Pido la palabra.

La iniciativa que informa el agregado propuesto por el señor diputado, no es nueva para la comisión. Ella ha estudiado el punto: y después de una madura deliberación, ha resuelto no conceder este beneficio á los maestros que hayan prestado sus servicios en las provincias.

En primer lugar, porque se trata de servicios completamente ajenos á la administración nacional. En segundo lugar, porque, establecer ese beneficio para ellos, sería atentar contra el espíritu mismo de la ley de montepío, que se refiere en primer término á los empleados de la administración nacional, los cuales deben contribuir con parte de sus sueldos á formar el fondo de jubilación, del cual han de ser pagadas sus jubilaciones y las pensiones correspondientes, como consecuencia.

Si hay injusticia, según el criterio de algunos señores diputados, como lo acaba de manifestar el señor diputado por Buenos Aires, en acordar la jubilación del último sueldo, mucha mayor injusticia habría en acordar jubilación á un maestro que ha prestado sus servicios en la enseñanza de las escuelas comunes de una provincia, en el acto de incorporarse, ó poco después de incorporado, á la administración nacional.

Por lo tanto, la comisión ha debido negarse á aceptar la reforma propuesta manteniendo el artículo en los términos en que está redactado, que son los términos expresos en que lo aconseja la Caja del montepío civil.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Yo voy á apoyar la indicación del señor diputado por Buenos Aires, porque la creo de la más estricta justicia, y porque creo también que eso tiende á favorecer la educación nacional.

Conozco, por experiencia, las dificultades con que tropiezan las provincias para llenar los puestos del magisterio por no tener los elementos necesarios, pues todos aquellos maestros que pueden prestar los servicios en las escuelas de provincias, prefieren siempre incorporarse á las escuelas nacionales.

Ocurre muchas veces, que estos maestros, verdaderos servidores del país, abandonan los servicios prestados en las escuelas provinciales, para buscar un puesto en las escuelas nacionales; y si después de cinco ó diez años de servicios, se inutilizan, no pueden obtener la jubilación ordinaria, computando los servicios provinciales, sino una jubilación extraordinaria ó una graciable, otorgada por el Congreso.

Así como tratándose de otros empleados se les disminuyen los años de servicio ó se les eximen de ciertas condiciones, bien puede hacerse esta excepción con los maestros de la educación primaria, que son los que mejor sirven la causa de la cultura nacional, en su lucha constante en contra del analfabetismo; y si ocurriera que la nación tuviera que pagar alguna vez, alguna diferencia por razón de no alcanzar el producido de la caja á cubrir estas jubilaciones, nada más justo que lo haga en favor de estos verdaderos factores de la intelectualidad argentina.

Por consiguiente, he de dar mi voto en favor del agregado propuesto.

Sr. Ortiz de Rozas — Pido la palabra.

Yo voy á apoyar, también, la moción del señor diputado Fonrouge, pero siempre que él acepte una modificación.

Sostengo que los servicios que se prestan por los maestros de las escuelas comunes, provinciales ó nacionales, son servicios prestados á la nación, porque no puede haber nada más interesante para la nación que su propia cultura, que el progreso de la educación en todos los ámbitos del territorio de la república.

Por consiguiente, los maestros sean de Jujuy ó sean de Buenos Aires, están sirviendo á la nación y no hay motivo alguno para no tomar en cuenta esos servicios.

Ahora, la indicación que yo iba á

hacer al señor diputado Fonrouge, es la siguiente: no sería justo que maestros que vinieran á incorporarse al personal de las escuelas nacionales, después de haber prestado servicios en las escuelas provinciales, no contribuyeran á la formación del fondo del montepío. Entonces, pues, debe establecerse que los maestros que hayan prestado servicios en las escuelas provinciales, tendrán derecho á jubilación, computándose esos servicios, siempre que, al incorporarse á las escuelas comunes de la nación, contribuyan con el 5 por ciento de los sueldos correspondientes á todo el tiempo de los servicios provinciales que se hayan de computar á los efectos de la jubilación.

Me parece que en esta forma quedaría salvada cualquier dificultad y sería un acto de justicia que no habría razón para negar.

Debo hacer presente que mucho de los maestros y maestras jubilados en la provincia de Buenos Aires han prestado durante algún tiempo servicios á la nación antes de incorporarse á las escuelas comunes, servicios que se han tenido en cuenta por la provincia para acordarles la jubilación, por considerar que ellos debían ser recompensados en esa forma.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

En la forma que propone el señor diputado por Buenos Aires, me parece que no sería el caso de modificar este artículo.

Creo que las razones dadas por el señor miembro informante de la comisión para no aceptar la modificación, son decisivas, por más que yo creo, como lo he manifestado más de una vez y como lo ha dicho muy bien el señor diputado por Buenos Aires, que los servicios que prestan los maestros de la instrucción primaria son realmente de carácter nacional, cualquiera que sea el lugar en que se presten. Lo prueba asimismo la liberalidad con que el Congreso de la nación contribuye siempre al fomento de la instrucción primaria en las provincias; lo prueban las resoluciones continuas emanadas tanto de las autoridades de provincia como de las nacionales en que se computan recíprocamente los servicios prestados al magisterio para acordar pensiones ó jubilaciones.

En lo que hace á este renglón de la jubilación de los maestros, he tenido ocasión de intervenir personalmente en más de un caso en que, al resolverse las cuestiones de jubilación, cuando dependían directamente del ministerio de instrucción pública, se computaban los servicios prestados á las provincias. Ahora las cosas han cambiado fundamentalmente en virtud de la ley de montepío por la cual se rigen las pensiones y jubilaciones, y creo que con justicia y con razón, porque no habría porqué hacer cargar sobre los fondos formados por contribución de los empleados nacionales el pago de jubilaciones de los que no han contribuido á él.

De manera que, aceptando el principio, como lo acepto, de computar el tiempo de servicios prestados por los maestros en las provincias, me inclino á apoyar la fórmula propuesta por el señor Ortiz de Rozas, que provee los recursos necesarios para costear el mayor gasto que resultará.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Por mi parte, creo que la indicación hecha por el señor diputado Ortiz de Rozas y aceptada por el señor diputado por Entre Ríos, salva la única dificultad que parece presentarse: la parte económica. Siendo así, y tratándose de una enmienda tan justa, espero que el señor miembro informante de la comisión no tendrá inconveniente en aceptar también.

Yo acepto el agregado, y puede decirse al final: «debiendo contribuir con el 5 por ciento á que se refiere el artículo 2º de esta ley».

Sr. Ortiz de Rozas—Por todo el tiempo que invoquen de servicios prestados.

Sr. Fonrouge—Sí señor.

Sr. Presidente—¿Acepta el señor miembro informante?

Sr. Roca—No, señor presidente.

Debo manifestar que la comisión ha debido tener en cuenta ante todo, al despachar la modificación de esta ley, los intereses de la Caja de montepío civil.

Es este uno de los casos de excepción en que el Congreso no legisla sobre bienes propios, sino en cierto modo, como administrador de bienes ajenos.

Los bienes á que me refiero son el producido del 5 por ciento de los sueldos de los empleados de la nación, descontados mensualmente y á un efecto determinado, que es el de formar un fondo de pensiones y jubilaciones.

Luego hay que ser muy prudentes y

parcos en la concesión de beneficios para acogerse á esta ley. Yo no sé hasta qué extremo va á ser posible una severa y correcta fiscalización de los servicios invocados por maestros de instrucción primaria en las provincias; no sé hasta qué extremo, cuando se producen casos como el que acaba de citar el señor diputado por Buenos Aires, en que aparece la administración y la legislatura complotadas para beneficiar á empleados determinados, no es de temer que se vayan á reproducir á fin de acreditar servicios que no han sido efectivamente prestados.

Por otra parte, las provincias muchas veces tienen su ley de jubilaciones y pensiones; tienen sus leyes de retiro de los empleados, en primer término de los empleados de la enseñanza primaria. Por más dignos de consideración, por más dignos de ayuda que sean los maestros de la instrucción primaria, por más civilizadora que sea la misión que desempeñan en la comunidad, no están en condiciones de superioridad con relación á los demás empleados de la administración que desempeñan funciones iguales de civilización; no habría razón para no computar también á los efectos de la ley de montepío, si se ha de aceptar la modificación propuesta por el señor diputado por Buenos Aires, á los que hayan desempeñado servicios judiciales en las provincias, con notoria competencia, con notoria dedicación.

Insisto en que el Congreso debe tener mucho cuidado en acordar cualquier beneficio de esta naturaleza, que, extendiéndose á un gremio numerosísimo de empleados, pues que se trata de maestros de instrucción primaria que desempeñan funciones en todas las provincias, pueda importar el peligro de alterar fundamentalmente el buen funcionamiento de la Caja de montepío civil, comprometiendo el patrimonio de todos los empleados que han formado ese fondo con el descuento de lo que es propio de ellos: el sueldo que les asigna la ley de presupuesto.

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Había pensado no volver á hablar sobre este asunto; pero una insinuación hecha por el señor miembro informante de la comisión, me obliga á hacerlo, para levantar un cargo que me parece gratuito.

Sr. Roca—Si hay gratuidad, ella proviene de parte del señor diputado, no de la mía. No he hecho sino invocar el argumento presentado por el señor diputado.

Sr. Ortiz de Rozas—Las administraciones escolares de las provincias, ha dicho el señor diputado, dan certificados falsos de servicios prestados. Es esa una ofensa que no hay derecho para inferirles.

Yo he sido director general de escuelas en la provincia de Buenos Aires, y puedo asegurar á la cámara que allí, como en todas las provincias, la administración escolar es proba, es honesta; no se dan certificados falsos de servicios. No hay que confundir con la condescendencia que las legislaturas y este mismo Congreso tengan en favor de uno que otro empleado que pide aumento de sueldo, con la falsedad estampada en un documento, bajo la firma de los directores de escuelas de las provincias, cosa inadmisible y que es una mancha que me creo en el deber de levantar.

Sr. Roca—Permítame el señor diputado una interrupción.

Si la palabra falsedad ha sido pronunciada por mí en el calor de la discusión...

Sr. Ortiz de Rozas—Ha dicho certificados falsos.

Sr. Roca—Si he dicho certificados falsos, retiro el concepto que puede contener esa palabra mal empleada por mí; pero mantengo el argumento en lo que se refiere á lo siguiente: á la severidad, á la escrupulosidad con que todas las administraciones deben funcionar en todo tiempo, porque si bien no sea el caso de otorgar un certificado falso, podría ser que por tolerancia, un maestro de instrucción primaria esté figurando como tal en la repartición provincial, sin desempeñar sus funciones. Y tenemos muchísimos casos, no digo en el orden provincial, sino en el nacional de una incoordinación entre los títulos de los empleados y las funciones realmente desempeñadas,—para que sea esto una novedad que venga á provocar una defensa tan heróica como la del señor diputado.

Sr. Ortiz de Rozas—No es una defensa heroica; es una defensa de la honestidad y del crédito de la administración escolar de la provincia.

Sr. Roca—El crédito de la administración escolar en las provincias, es el clamor de los maestros, porque no se les paga, con que se han llenado las páginas de la prensa de la Capital.

Sr. Ortiz de Rozas—No tienen de ella la culpa las administraciones escolares, como lo sabe el señor diputado.

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Aunque el miembro informante de la comisión de legislación ha explicado con claridad el alcance y el propósito del despacho de esa comisión, al no aceptar la enmienda propuesta por algunos señores diputados, de que se incorporen todos los maestros de instrucción primaria de las provincias á la ley, por uno ó dos años de servicios que han prestado en el orden nacional, debo hacer presente que eso importaría agregar á la nómina de todos los jubilados, más de cincuenta mil maestros de instrucción primaria de todas las provincias. Puede haber para eso una razón moral, pero nunca una razón legal ni de conveniencia pública. Sería alterar por completo el propósito, el fundamento, la índole de la ley nacional de pensiones y jubilaciones sobre que este Congreso legisla para acordar á los servidores de la nación una seguridad en la vida contra la indigencia.

Por otra parte, cada provincia, de acuerdo con la Constitución nacional, tiene ya establecido el modo de recompensar esos servicios.

Y ¿cómo podríamos aceptar esta concurrencia de dos derechos, uno en el orden nacional y otro en el orden provincial?

Si llegara á triunfar este propósito moral, noble y justo como propósito, pero no del punto de vista de la equidad y de la justicia, ¿cómo estableceríamos después una regla, por la cual, por el descuento del 5 % de los sueldos, en el orden provincial, viniese á computarse los años de servicios en el orden nacional?

Tendríamos, entonces, que todos los empleados provinciales y nacionales tendrían derecho á pensión ó jubilación, y estaría toda la república en un verdadero jubileo.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Voy á agregar un antecedente para que se vea la trascendencia que pueda evestir esta brecha que se quiere abrir en la ley de montepío.

Existe á estudio de la comisión de legislación un proyecto emanado de miembros de esa honorable camara por el que se declaran computables á los efectos de la legislación nacional ¿que cree la honorable cámara? Los servicios prestados como miembros de las legislaturas provinciales.

Sr. Fonrouge—Eso es una ironía.

Sr. Roca—Es que en este camino de incorporar los servicios provinciales á los nacionales podemos llegar á todos los extremos, porque no hay ninguna reserva, ninguna barrera que se ponga á la voluntad legislativa; y podemos llegar á alterar fundamentalmente el principio de la Caja nacional de pensiones y jubilaciones: el carácter del servicio y la contribución del tanto por ciento del sueldo.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Yo no creí que este agregado que he propuesto, diera lugar á un debate tan apasionado, sobre todo de parte del señor miembro informante. Sin embargo, no habiendo deliberado la comisión respecto del agregado propuesto, no sé, —respetando todo lo que es de respetar en este caso,—si el miembro informante concreta la opinión de toda la comisión. Puede ser que haya hablado á nombre de él mismo, pero queda la duda de si la comisión ha sido bien ó mal interpretada por el señor diputado.

Pero voy al asunto que motiva el agregado.

Creo, señor presidente, que no se puede ser mas justo. Es inútil que el señor miembro informante de la comisión haya traído á la comisión el recuerdo de un proyecto presentado para jubilar también á los miembros de las legislaturas. Esto no deja de ser una ocurrencia que no logrará desprestigiar una proposición que yo considero perfectamente justa.

El presupuesto nacional está cargado de partidas para las escuelas normales de la república, de donde salen centenares de maestros que no siempre tienen destino en las escuelas de la nación. Porque yo puedo asegurar, y aquí hay miembros del consejo nacional de la provincia de Buenos Aires que pueden decir si es exacto, ó no, que á diario profesores egresados de las escuelas normales de la nación van á golpear las puertas de aquel Consejo para ocupar puesto en el magisterio. Y yo digo: ¿qué aliciente, qué ventajas, qué estímulo le ofrecen al que se dedica á una carrera tan árdua, tan ingrata, los servicios que presta á la educación de la provincia, servicios que son eminentemente nacionales, por más que el señor miembro informante se alarme, por más

que el señor diputado por San Luís, miembro de la comisión, ha traído un argumento de efecto, pero completamente equivocado?

Por eso no quise rectificarlo á tiempo, para que no se esplayara en ese orden de ideas.

Sr. Rodríguez Jurado — Por lo menos hay cincuenta mil maestros en esa condición.

Sr. Fonrouge—En el territorio de la nación habrá, si se quiere, doscientos mil maestros, pero eso no quiere decir que vengan á gravitar sobre el presupuesto.

Sr. Rodríguez Jurado—Pero esos maestros pueden ocupar una cátedra, y se les computan sus servicios.

Sr. Lacasa—Podría haber propuesto una modificación el señor diputado.

Sr. Fonrouge—Y yo digo que ojalá, para el bien de la educación de la república, mañana pudieran ocurrir á la ley de jubilaciones cincuenta mil maestros de la educación primaria!

Sr. Rodríguez Jurado—Ya están subvencionados por la ley nacional.

Sr. Fonrouge—Vuelvo á decir que no hubiera creído nunca que una disposición tan justa, tan armónica con el principio que rige hasta ahora, haya podido provocar en esta cámara un debate semejante.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Aunque yo pertenezco al gremio, no siento el apasionamiento del señor diputado....

Sr. Presidente—Por eso mismo. *(Risas)*.

Sr. Carbó—Por el hecho de pertenecer al gremio de los maestros de instrucción primaria, entre los cuales me formé, conozco muy bien todas estas cosas y puedo sentir como ellos.

Afortunadamente, tal vez, se ha desarrollado en mí el espíritu de justicia, y así como yo encuentro que estos sentimientos afectuosos del señor diputado por Buenos Aires....

Sr. Fonrouge—No son afectuosos. Permítame el señor diputado No acepto la palabra, porque no decido por afectos mi voto como legislador, sino por convicción. Ese es el deber de todo legislador.

Yo, aquí, no tengo en cuenta el afecto para nada.

Sr. Carbó—No deja de ser por eso muy afectuoso....

Sr. Presidente—El término no puede ser más afectuoso. *(Risas)*.

Sr. Carbó—Para mí es una novedad que el ser afectuoso excluya el espíritu de justicia. Yo creo que puede ser más bien un elogio para el señor diputado....

Sr. Fonrouge—No le acepto el término.

Sr. Carbó—Pero retiro la palabra, ya que le ofende.

Sr. Presidente—El señor diputado no acepta afectos. *(Risas)*

Sr. Carbó—Yo quería decir que con todo el deseo que puedo tener de que las disposiciones legales favorezcan á las personas que se dedican á la instrucción primaria, no puedo dejar de reconocer la verdad que existe en las razones expresadas por la comisión para oponerse á la modificación. Por eso dije que la forma propuesta por el señor diputado por Buenos Aires, doctor Fonrouge, no me parecía aceptable, porque aún cuando es conciliador por el espíritu de bondad y de justicia (ya no por cuenta del señor diputado; lo de la bondad) no es conciliador con el espíritu de la ley de montepío; y agregaba que me inclinaría, en el caso de hacerse la modificación, á la proposición del señor diputado Ortiz de Rozas, que veía ya, tratando de preverla en lo posible, la bancarrota de la Caja de montepío, haciendo que el que quiera acojerse á ese beneficio, invocando sus servicios prestados en las provincias, aporte al tesoro de la caja una contribución proporcional á esos servicios.

Me doy exacta cuenta de las objeciones que ha hecho á este temperamento el señor diputado por San Luís, porque en realidad sería difícil fijar la escala de esa contribución dada la disparidad de sueldos que se pagan en las provincias. Además de esto, hay otras consideraciones de orden, diré así, social para los mismos profesores. A las provincias les conviene, en tanto cuanto ellas pueden pagar á los maestros de instrucción primaria, que no se retiren de su territorio los más experimentados y preparados.

Esta es una razón que no puede perder de vista un legislador, que tiene muchas veces que ser casi hasta cruel, sacrificando, como lo hace á veces, sin piedad, á buenos servidores en aras del interés público; y sin que pudiera decir yo que la legislación actual pueda ser cruel en este sentido, con relación á los maestros, digo que no es conveniente favorecer con disposiciones como éstas,

sin que se corra el peligro de que se produzca una emigración de los mejores maestros de las provincias para entrar al servicio de la nación.

Sr. Fonrouge—Y yo le preguntaría al señor diputado dónde van á prestar servicios estos maestros al servicio de la nación, probablemente á Turquía!

Sr. Carbó—Pero, señor diputado... Una objeción de esa clase, sólo me la puede hacer el señor diputado olvidando la atracción que tiene sobre todas las inteligencias del país este gran centro de la civilización y de la cultura.

Sr. Fonrouge—Es la aspiración de todos.

Sr. Carbó—Y yo no lo critico á nadie, y por el contrario he favorecido á todos cuantos he podido con mis medios propios, á que vengan aquí á ilustrarse los que tengan capacidad para el ascenso

Debe fijarse el señor diputado que si esta modificación se hiciera, no significaría, sencillamente, que va á reconocerse los servicios prestados en las provincias á los maestros cuando se jubilaran en sus puestos de tales, podrían serlo en cualquier otro puesto, y entonces se les computarían como servicios nacionales los prestados en las provincias. A eso va mi objeción.

Yo que he tenido que ocuparme por razón de mi profesión de todas estas cuestiones, he visto todas las dificultades que existen en cualquier provincia para resolver de una manera satisfactoria estos problemas educacionales, y he visto siempre con alarma estas reformas perturbadoras de los organismos educacionales que, de un día para otro, echan por tierra la paciente y muchas veces silenciosa y oculta labor de muchos años.

Yo tengo todos mis afectos puestos en esta causa de la educación nacional; á ella he dedicado muchos años de mi vida — los mejores — y tengo cariño y simpatía por los que luchan en tan augusto ministerio. Pero de ahí á que me desprenda de mi carácter de legislador para no comprender que sería temerario traer un elemento perturbador á esta causa de la educación hay una gran distancia. Yo me doy cuenta de mi situación aquí, y prometiéndome hacer un estudio detenido de la cuestión para otra oportunidad, voy á votar de acuerdo con el despacho de la comisión en este asunto.

Sr. Presidente—Se va á votar el artículo de la comisión.

Sr. Fonrouge—Primero, y después el agregado.

- Se vota el artículo de la comisión y es aprobado.

Sr. Secretario Sorondo—El agregado dice: «A los maestros de instrucción primaria y secundaria se les comtará el tiempo de servicios prestados á la educación en las provincias».

Sr. Rodríguez Jurado— No habiendo sido aceptado por la comisión, yo creo que no corresponde ponerlo á votación.

Sr. Presidente—Lo que corresponde es lo que va á decir el presidente: que la cámara resuelva por una votación previa si entra á estudiar este complemento.

Sr. Fonrouge—Es un inciso.

Sr. Presidente—Como quiera que se le considere, como artículo ó como inciso, debe votarse si se trata inmediatamente ó si ha de pasar á comisión.

—Se vota si se trata el agregado inmediatamente, y resulta negativa.

—Se aprueba la modificación al artículo 27.

—En discusión la del artículo 31.

Sr. Ruiz Moreno—Pido la palabra.

Para solicitar que se incorpore á este artículo, entre los párrafos penúltimo y último, la siguiente prescripción: «Las disposiciones de esta ley serán aplicadas á las jubilaciones sancionadas de conformidad á las leyes anteriores».

Esto no es sino la reproducción de lo que establecía, en términos análogos el artículo 10 de la ley 4870, reformatoria de la ley originaria que creó la Caja nacional de pensiones y jubilaciones. Es una disposición fundado en la equidad y en la más extricta justicia. Si consideramos ahora por las reformas que discutimos, que esto es lo conveniente, lo equitativo, lo que corresponde en relación al esfuerzo que hace el empleado y en proporción á la que ha de recibir cuando esté en las condiciones de la ley para ser acreedor á esa recompensa del estado, á quien él habrá dado sus mejores años, no podemos establecer diferencias de modo que ocurra lo que vulgarmente se dice, que haya en la

ley hijos y entenados; es decir, que los que tuvieron la poca suerte de no ser suficientemente jóvenes para llegar á tiempo á acogerse á esta ley de reformas, no pueden gozar de los beneficios que les corresponden en justicia; desde que, como digo, la ley última es la que debe consagrar el principio.

Excuso entrar en otras razones que me parece holgarían.

Precisamente desearía saber si hay conformidad de parte de la comisión.

Sr. Roca—Pido la palabra.

En la imposibilidad de consultar á la comisión entera sobre un agregado propuesto en el curso del debate, lo único que puedo hacer es manifestar mi conformidad personal con este agregado, que por otra parte, no es una novedad ya que estaba consignado en el artículo 16 de la ley vigente.

Sr. Rodríguez Jurado—Por mi parte, también acepto, como miembro de la comisión.

Sr. Ruiz Moreno—Lo que yo propongo no es una novedad, puesto que existe en la ley anterior.

—El señor diputado Lacasa hace una observación en voz baja al orador.

Sr. Ruiz Moreno—Es precisamente para evitar que dos empleados que han desempeñado el mismo cargo, con igual trabajo y durante el mismo tiempo, por haber sido jubilado el uno quince años antes que el otro, venga á establecerse entre ambos, por la aplicación del porcentaje legal, una diferencia injusta en la aplicación de ese porcentaje, sólo por la poca suerte de haber sido uno anciano y el otro joven, cuando empezaron á desempeñar el empleo.

Para que la reforma no se consigne, habría que exponer razones de fundamento, porque sería necesario dejar sin efecto algo que se ha considerado justo en todo tiempo, especialmente cuando se sancionó el artículo 16 de la mencionada ley 4870.

La reforma que propongo, es, como ya he dicho, una repetición; de ninguna manera una equivalencia de sueldos.

Nada más.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Me extraña mucho que el señor miembro informante de la comisión, que ha defendido con tanto calor el equilibrio del fondo de las pensiones, acepte con tanta facilidad que se incorpore en este artículo las jubilaciones ya acordadas, equiparándolas á las jubilaciones actuales.

Yo no me voy á oponer.

Sr. Roca — Eso significa un argumento doble.

Sr. Lacasa—Yo lo que quiero hacer constar, es esto: que cuando se trata de los maestros de educación primaria, es un gran inconveniente que se incorporen á la ley de jubilaciones; pero que cuando entra todo el mundo á este jubileo, entonces es aceptable.

Nada más.

Sr. Roca—Pido la palabra.

La contradicción en los actos y en las opiniones son demasiado frecuentes en los hombres, para que no esté uno habituado á verlos á diario, y esto sería una razón para que fuéramos los unos más tolerantes que los otros y no hiciéramos cuestión de pequeñas contradicciones que son fatales en la vida, y especialmente, en la vida parlamentaria.

Por otra parte, el señor diputado por Buenos Aires no ha computado el verdadero alcance de mis palabras.

He manifestado, expresamente, que no podía hablar á nombre de la comisión, en el caso de que se trata, porque no se había reunido y no había estudiado el agregado propuesto por el señor diputado por Córdoba; pero á la vez, su exposición tan clara, tan precisa, tan convicente me determinó manifestar, en el curso del debate, una opinión favorable, exclusivamente mía y dejando bien salvado que era una opinión personal.

No estaban en el mismo caso las demás modificaciones propuestas anteriormente, porque ellas habían sido objeto de un meditado y maduro estudio de la comisión, y por eso su miembro informante, al combatirlas en la forma que lo ha hecho, no solamente ha dado una opinión personal, sino que ha expresado los resultados del estudio de la comisión y las conclusiones del informe de la junta directiva de la Caja de jubilaciones.

Es todo lo que tengo que decir.

Sr. Presidente—Se votará primero el artículo tal cual ha sido despachado por la comisión.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente — Sírvase leer, el señor secretario, el agregado propuesto:

—El señor secretario lee: las disposiciones de esta ley serán aplicadas á las jubilaciones sancionadas de conformidad á las leyes anteriores.

Sr. Presidente—Se votará si se ha de tratar inmediatamente.

—Se vota, y resulta negativa.

Sr. Crouzeilles—Que se rectifique la votación.

—Se rectifica la votación y resulta afirmativa de 82 votos.

Sr. Presidente—Está en discusión el agregado.

Sr. Carbó—¿Podría saberse cuánto importaría aproximadamente la modificación?

Sr. Presidente—Á la presidencia le es imposible decirlo.

Sr. Roca—A la comisión también. No es fácil hacer el cálculo.

Sr. Presidente—Podrían informar los que han votado por la afirmativa. *(Risas)*

Sr. Ruíz Moreno—Pido la palabra. No podría contestar inmediatamente al señor diputado, pero sí haré una pequeña consideración que seguramente va á quitar de su ánimo la alarma que pudiera producir el agregado en el sentido del monto que esto pueda importar.

Hay que tener en cuenta que la reforma no tiene la trascendencia de que se vengan á doblar las pensiones ya concedidas. Apenas va á elevarlas en ciertos casos para ciertos gremios ó empleados, á punto de ser relativamente insignificante.

Aparte de eso, las personas jubiladas no son indudablemente niños, son ya de cierta edad, y si tomamos, como término de comparación, el porcentaje que adoptan las compañías de seguros para sus cálculos, según el cual, si mal no recuerdo, de cada cien asegurados corresponde un término medio de tres á cuatro por ciento, de muertos; esto es en los asegurados que comprenden á las personas desde la primera edad hasta la senectud: si tenemos en cuenta, como digo, que esta ley se refiere casi exclusivamente á ancianos ó á personas que han pasado el medio siglo, podemos calcular que el porcentaje, en este caso se elevará del cuatro por ciento que establecen las sociedades de seguros, á un ocho y diez por ciento.

De manera que si esta reforma responde á un tanto por ciento mínimo de los sueldos, es de presumir que la diferencia será muy escasa, máxime si se tiene en cuenta que, aparte de los beneficios que va á producir, importa un acto de estricta justicia.

Nada más.

Sr. Presidente—Se va á votar el agregado propuesto.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Sin observación se aprueba el resto del proyecto.

Sr. Ruíz Moreno—Pido la palabra. Voy á molestar por dos minutos más la atención de la honorable cámara, para pedir que se incorpore como artículo 40 el siguiente:

«El Poder ejecutivo hará incluir en las publicaciones de la ley 4349, las reformas que se hayan hecho á su texto».

Voy á fundar brevemente este artículo. La ley ha sido modificada ya tres veces y esta será la cuarta; de manera que quien en lo sucesivo desée saber cuales son las disposiciones vigentes en la materia, tendrá que ser un verdadero sabio en la legislación del montepío civil, por el maremagnum que resultará con todas las modificaciones parciales.

Como esta ley se va completando poco á poco por medio de reformas parciales, es de presumir que se le hagan nuevas modificaciones, de tal manera, que habrá un verdadero desorden de legislación, y nos ocurrirá como á los romanos, que necesitaban acudir á los jurisconsultos para saber cuáles eran las leyes vigentes.

Sr. Roca—Se trata de un artículo de carácter reglamentario y la comisión no tiene inconveniente alguno en aceptarlo.

Sr. Presidente—Se va á votar si la cámara se ocupa inmediatamente del artículo propuesto.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota y es aprobado en estos términos:

Artículo 4°. El Poder ejecutivo hará incluir en las publicaciones de la ley 4849, las reformas que se hayan hecho á su texto.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

18

COLEGIOS NACIONALES

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado, por el que se autoriza al Poder ejecutivo para establecer colegios nacionales en Gualeguaychú, Azul, Chivilcoy y Rio IV; y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción

Sala de la comisión, septiembre 25 de 1908.

Pastor Lacasa.—J. M. Alvarez.—L. Ayarragaray.—A. Carbó.—Ponciano Vivanco

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. El Poder ejecutivo procederá á establecer colegios nacionales de instrucción secundaria en las ciudades de Gualeguaychú (Entre Rios), Azul y Chivilcoy, (Buenos Aires) y Rio IV (Córdoba).

Art. 2°. Mientras no se incluyan en el presupuesto general las partidas referentes á estos establecimientos, el Poder ejecutivo hará los gastos de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 22 de septiembre de 1908.

José E. Uriburu.
Adolfo J. Labougle,
Secretario

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

El despacho de la comisión de instrucción pública es aconsejando la sanción del proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado, para la creación de cuatro colegios nacionales que van á prestar sus servicios á la cultura general en Gualeguaychú, Río Cuarto, Azul y Chivilcoy. Basta mencionar estas cuatro localidades para reconocer que estos colegios nacionales van á establecerse en centros importantes.

Gualeguaychú, es sabido, es una de las ciudades más florecientes de la provincia de Entre Ríos, con numerosa población, con todos los elementos necesarios para llenar las exigencias de un instituto de esta naturaleza. Río Cuarto cuenta una población de 20.000 habitantes y tres ferrocarriles, y además de sus necesidades intelectuales, tiene que hacer frente á las que le crean los estudiantes que de los alrededores pueden concurrir á recibir instrucción secundaria en el nuevo establecimiento. En el Azul, donde hace pocos años se levantaban los aduares de los salvajes, se levanta actualmente una gran ciudad de rumorosa y laboriosa población, con todos los elementos de la cultura y civilización actuales, que requiere este instituto no solamente para satisfacer necesidades presentes, sino también para las del futuro. La riqueza, la división de la propiedad y la aspiración justa de aquel partido, están exigiendo este progreso en el orden intelectual. Chivilcoy, centro agrícola importante entre los pueblos del oeste de la Provincia de Buenos Aires, que desde los tiempos en que Sarmiento le propusiera como modelo á los demás de la república, ocupa distinguido lugar entre los focos de la civilización argentina, es también una de las ciudades que va á ser beneficiada con una institución que su población y el estado de adelanto de su sociedad reclaman.

Se ve, pues, que la comisión al despachar favorablemente el proyecto del honorable Senado, ha tenido en cuenta verdaderas necesidades intelectuales del país y cree que responde á las aspiraciones de cultura nacional, aconsejando la realización de esta obra que será fecunda en sus objetos.

He dicho. (*¡Muy bien! ¡muy bien!*)

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y particular el despacho en discusión.

19

PENSIÓN

SEÑORA JUSTA CANÉ DE VARELA

SEÑORITA CARMEN LÓPEZ

Sr. Presidente — Debe considerar ahora la cámara la moción del señor diputado Carlés.

Buenos Aires, septiembre 25 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Tengo el honor de comunicar al señor presidente que, habiendo considerado el honorable Senado, en sesión de la fecha, el proyecto de ley en revisión acordando pensión á la señorita Carmen López, hija del doctor Vicente Fidel López, ha tenido á bien adicionarlo con el siguiente artículo: «Artículo 2°. Acuérdase á la señora Justa Cané, viuda del doctor Florencio Varela, por el término de ley, la pensión mensual de 400 pesos moneda nacional».

En consecuencia, los artículos 2° y 3° deben figurar como 3° y 4°.

Dios guarde al señor presidente.

José E. Uriburu.
Adolfo J. Labougle.
Secretario.

PROYECTO DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase á doña Carmen López, hija del doctor Vicente Fidel López, la pensión, por el término ley, de cuatrocientos pesos de curso legal.

Art. 2°. Mientras esta ley no se incluya en la general de presupuesto, se abonará de rentas generales, con imputación á la presente.

Art. 3°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 14 de septiembre de 1908.

E. Cantón
J. Ovando
Secretario.

Sr. Presidente—Se votará si se acepta la modificación del honorable Senado.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Queda sancionado definitivamente.

20

PENSIONES

Sr. Presidente—Viene ahora la moción del señor diputado Terán: considerar las pensiones y jubilaciones que tienen sanción del Senado.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Para hacer indicación de que se siga la práctica que se ha adoptado otras veces, leyendo solamente el nombre y la cantidad.

Sr. Presidente—Si no hay oposición, así se hará.

—Se dan por aprobados los proyectos de ley que corresponden á las siguientes:

	$ m/n
Carmen Pinedo de Marcó del Pont	250
Sixta D. Justo, pensión	100
Clodomira Suárez de Butteler, pensión	60
Natalia L. de Linera, pensión	80
Manuela Benavídez, pensión	100
Carmen A. de Ferreira, pensión	80
Nicolasa Izquierdo de García, pensión	80
Bernabé C. de González, pensión	300
Dolinda, Clementina y Belerminda Laspiur, pensión	400
Irene J. de Latorre, aumento de pensión	200
Luisa Hunter de Calderón aumento á	200
José García Fernández, aumento de jubilación	300
Juan José Biedma, pensión	200
Alfredo Delferriere, pensión	50
Juan Gutiérrez, pensión	200
Victorina L. de Videla, pensión	100
Catalina y Juana Maxwell, pensión	100
Carmen S. de Alzamora, pensión	100
Urbana Espejo de Mendioroz, pensión	200
Pastora S. de Hernández é hijas solteras, pensión	100
Juana Iturrán de Chopitea, pensión	60
Cándida L. de Courtois, pensión	80
Zi Bennati. pensión	100
Dolores y Teresa Milicua, pensión	100
Viuda é hijos menores de Enrique A. S. Delachaux, pensión	200
María Teresa G. de Las Heras, pensión	250
Azucena Ortíz de Maldonado, pensión	250

	$ m/n
Josefina L. de Bullino, pensión...	80
Emilia Avalos de Guzmán, pensión	100
Delia Gómez de Quiroga, pensión	150
Linfa Luna de Palavecino aumento de pensión..........	50
Mercedes Castro de Saravia, pensión	350
Manuela Sánchez de Arias, aumento de jubilación............ ..	200
Carlos M. Laveggio aumento de jubilación...........	150
Petrona Acevedo de Quintana, pensión..................	100
Petrona Latorre de Francheschi, pensión..............	60
María, Adela, Celina, Sofía y Manuela Medrano Saavedra, pensión	100
Martín Matheu, pensión..........	80

21

SUBSIDIOS

Á TRES ESTABLECIMIENTOS DE ENSEÑANZA

Sr. Presidente—Ahora viene la moción del señor diputado Van Gelderen.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Acuérdase por una sola vez á la comisión patrocinadora de la Escuela de los pobres de artes y oficios de la ciudad de Tucumán la suma de 80 000 pesos moneda nacional, destinados á la construcción de su edificio, 80 000 para la escuela de artes y oficios de la Sagrada familia, de la misma ciudad, y 80.000 para el colegio de Jesús de Salta.

Art. 2º Los gastos que demande la presente ley se imputarán á la misma y se pagarán de rentas generales.

Art. 3º Comuníquese, etc.

Sr. Presidente—Está en discusión

Sr. Ortega—Pido la palabra.

Voy á permitirme proponer á la cámara que acepte la indicación de agregar dos instituciones idénticas á las que menciona el proyecto. Me refiero al colegio de las Esclavas del corazón de Jesús, de San Juan, y al colegio de las hermanas dominicas, de la misma ciudad. Pienso que la honorable cámara no ha de tener inconveniente en incluirlas, desde que se trata de asociaciones de la misma naturaleza de aquéllas á que el proyecto se refiere, es decir, instituciones educacionales. Propongo 10 000 pesos para cada una.

Espero que mis colegas prestarán su apoyo á esta indicación.

Sr. Presidente—Advierto al señor diputado que este asunto tiene ya sanción del Senado y que si se modifica tendrá que volver á él.

Sr. Ortega—Pero habrá tiempo.

Sr. Presidente—Se votará en general el proyecto.

—Se vota, y resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 1º.

Sr. Presidente—Se votará como lo remite el Senado. Después vendrá la indicación del señor diputado.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Van Gelderen—El agregado ahora.

Sr. Presidente — ¿Quiere dictarlo el señor diputado?

Sr. Ortega—Diez mil pesos para las Esclavas del Corazón de Jesús de San Juan, y diez mil pesos para las Hermanas dominicas de San Juan también.

Sr. Van Gelderen—Treinta mil pesos para el asilo maternal de Tucumán.

Sr. Presidente—Ya se ha votado para Tucumán.

Sr. Van Gelderen—No señor; esto es para el asilo maternal de Tucumán.

Sr. Ortega—No tengo inconveniente en aceptar el agregado propuesto por el señor diputado Van Gelderen.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Ya que la cámara se está mostrando tan benévola para votar estos subsidios para fines de beneficencia, yo también voy á pedir que se destine la suma de diez mil pesos para el hospital Mar del Plata y diez mil pesos para el de la Magdalena.

—Apoyado.

Sr. García (A.)—Pido la palabra.

A mí vez, solicito de la benevolencia de la cámara quiera aceptar un subsidio de diez mil pesos para las esclavas del Corazón de Jesús de La Rioja.

Sr. Presidente—Se va á votar si la cámara entra á ocuparse inmediatamente de esta modesta suma de agregados. *(Risas).*

—Se vota y resulta negativa.

22

SUBSIDIOS

Á TRES ASILOS: EN JUJUY, MENDOZA Y SANTIAGO DEL ESTERO

Sr. Secretario Sorondo—Ahora corresponde considerar la moción del señor diputado Guasch Leguizamón.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para entregar la suma de veinte mil pesos moneda nacional al asilo de caridad del Buen Pastor en Jujuy; é igual cantidad al asilo de huérfanos de la ciudad de Mendoza; y la de cuarenta mil pesos moneda nacional para la terminación del asilo de huérfanos de Santiago del Estero.

Art. 2.° Mientras este gasto no se incluya en el presupuesto se hará de rentas generales con imputación á la presente.

Art. 3.° Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 26 de septiembre de 1908.

JOSÉ E. URIBURU.
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

Sr. Presidente—Se va á votar si se acepta el proyecto en discusión.

—Se vota y resulta afirmativa.

Varios señores diputados—Que se rectifique la votación.

—Se rectifica la votación y resulta negativa.

23

MOCIONES

— a —

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Sin alterar el orden de las preferencias acordadas, voy á hacer moción para dos asuntos muy sencillos. Uno se refiere á un puente en San Isidro, en la provincia de Buenos Aires, proyecto del señor diputado Padilla, que ya tiene despacho de la comisión de obras públicas; y el otro que ha sido despachado por la comisión de guerra y se refiere á los premios á que tienen derecho los expedicionarios al Río Negro. Son sólo tres ó cuatro.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado.

—Resulta afirmativa.

— b —

Sr. de la Serna—Pido la palabra.

Para hacer indicación de que se incluya entre los asuntos que se están tratando con sanción del honorable Senado, dos créditos de los ministerios de guerra y marina, por 54 000 y 69 000 pesos respectivamente. El primero viene modificado y el segundo en revisión.

Tienen despacho de comisión y creo que han entrado el viernes; de manera que deben estar comprendidos en la moción aprobada, pero, por si no lo estuvieran, formulo ahora la indicación.

—Después de unos momentos de espera para formar quorum, dice el

Sr. Presidente—Invito á la cámara á pasar á cuarto intermedio.

—Así se hace, siendo las 6 y 40 p. m.

SEPTIEMBRE 29 DE 1908

51ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 26ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alviña, Amaya, Anchorena, Arias, Argerich, Ayarragaray Beletra, del Barco, Barraquero, Bejarano, Bréard, Calderón, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crespo, Crouzeilles, Day, Doynenard, Drago, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, González Calderón, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López, López Mañán, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Rivas, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Terrosa, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco. Vocos Giménez, Zabala, Zavalla. — **Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell. — **Con aviso:** Alsina, Alvarez, Calvo, Fernández, García (L.), Gonnet, Guido Lavalle, Ibáñez, Molina, Olivera (B.), Olivera (G.), Paz, Ruiz Díaz. — **Sin aviso:** Allende, Barraza, Campos Carles (C.), Freyre, Mugica, Oliver, Varela.

SUMARIO Nº 51

1

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de relaciones exteriores po. pesos 40.515.50 oro para el pago de **sueldos del cuerpo diplomático y consular.**

2

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda por pesos 8.522.78 para la instalación de una **vía férrea en uno de los depósitos fiscales** del puerto de la Capital.

3

Mociones, discutidas, respecto de la consideración de los proyectos de ley relativos á la **fusión de los ferrocarriles** Buenos Aires y Rosario y Central Argentino; á la construcción de un **ferrocarril eléctrico subterráneo** en la Capital; á las obras de **ensanche del puerto de la Capital,** y á otros **diversos asuntos.**

4

Comunicaciones del Senado.

5

Despacho de las comisiones.

6

Diversas peticiones particulares.

7

Proyecto de ley, por el señor diputado A. C. Escobar y otros, destinando 50.000 pesos para gastos de la **biblioteca central y oficina bibliográfica** de la universidad de Buenos Aires.

8

Proyecto de ley, por el señor diputado C. L. Pera y otros, sobre subscripción al **Diccionario de argentinismos,** redactado por el doctor Lisandro Segovia.

9

Aprobación de las modificaciones del Senado en el proyecto de ley aprobatorio de un **convenio celebrado con Chile** destinado á fomentar las relaciones artísticas entre ambos países.

10

Moción para tratar sobre tablas un despacho de la comisión de agricultura en una solicitud sobre **compra de tierras en el Chubut**, presentada por el señor Julio Koslowsky y otros.

11

Proyecto de ley, por el señor diputado Julio A. Roca (hijo), acordando á la sociedad Patronato de la infancia un subsidio de 50.000 pesos para el **día de los niños pobres.**

12

Mociones de preferencia respecto de diversos asuntos.

13

Lectura de un telegrama de la Bolsa de comercio del Rosario relativo á las **tarifas ferroviarias.**

14

Moción para celebrar **sesión nocturna**; y de preferencia en favor de **diversos asuntos.**

15

Aprobación de las modificaciones del Senado en el proyecto de ley sobre **ensanche del puerto de la Capital.**

16

Aprobación de las modificaciones del Senado en un proyecto de ley sobre **edificación escolar** en las provincias de Salta y de Corrientes.

17

Aprobación de las modificaciones del Senado en el proyecto de ley autorizando á los señores J. I. Llobet y J. Touret para construir **varias líneas férreas y ramales.**

18

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley en revisión sobre **edificación escolar** en las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Santiago del Estero.

19

Aprobación de un despacho de la comisión de guerra en el proyecto de ley acordando á la señora Mercedes Demaría de Uriburu un **premio en tierras fiscales.**

20

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley relativo á la construcción de un **puerto en Samborombón.**

21

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley de los señores diputados R. Moyano y V. Ortega sobre construcción de **canales y puentes** en la provincia de San Juan.

22

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley sobre **edificación escolar** en la provincia de San Juan.

23

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley del señor diputado Miguel M. Padilla, relativo á la **construcción de dos puentes** en la ribera de San Isidro, sobre el arroyo Sarandí.

24

Aplazamiento de la consideración de un despacho de la comisión de guerra en un proyecto de ley relativo á la concesión de **premios en tierras públicas** á los expedicionarios en la campaña del Río Negro y de la Patagonia.

25

Mociones de preferencia respecto de diversos asuntos.

26

Aprobación de las modificaciones del Senado en un proyecto de ley acordando **subsidios á hospitales del Paraná y de Tucumán.**

—En Buenos Aires, á 29 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión á las 4 y 10 p. m.

1

SUELDOS

DEL CUERPO DIPLOMÁTICO Y CONSULAR

Buenos Aires, septiembre 29 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad remitiendo el adjunto proyecto de ley, abriendo un crédito suplementario al departamento de relaciones exteriores y culto por la cantidad de ($40.515,50 o/s) cuarenta mil quinientos quince pesos con cincuenta centavos oro sellado, con destino al abono de créditos correspondientes á ejercicios vencidos, cuyo detalle se determina en las planillas que se acompañan así como también al refuerzo de los incisos 6.°, item 8.° y 2.° item 8°, del anexo C, del presupuesto general vigente.

La razón que ha mediado para que el Poder ejecutivo solicite de vuestra honorabilidad la ampliación de las partidas enunciadas, tiene por causa el encontrarse agotadas las sumas con las que deben cubrirse los gastos de traslación, instalación, viático y sobresueldos del cuerpo diplomático y consular que ocurran durante lo que resta del corriente año.

Dios guarde á vuestra honorabilidad

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Abrese un crédito suplementario al departamento de relaciones exteriores y culto, por la cantidad de cuarenta mil quinientos quince pesos con cincuenta centavos oro sellado ($ 40.515,50 o/s) con destino al abono de sueldos y sobresueldos del cuerpo diplomático y consular, correspondiente á los años de 1906 y 1907, y refuerzo del anexo C del presupuesto general vigente, en la proporción siguiente:

Para pago de créditos de ejercicios vencidos..........	$ 10.515,50
Ampliación del item 8, inciso 2, anexo C..	» 15.000,00
Ampliación del item 8. inciso 6, anexo C.....	» 15.000,00
Total $ o/s.	40.515,50

Art. 2° El importe de la presente erogación será atendido de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo

IRIONDO.

Buenos Aires, septiembre 24 de 1908.

A S. E. el señor ministro de hacienda.

Señor Ministro:

Acompaño á V. E. adjunto un proyecto de ley para solicitar del honorable Congreso los fondos necesarios á fin de abonar los créditos pendientes que se detallan en la planilla acompañada y ampliando al mismo tiempo los incisos 2, item 8 y 6, item 8 en la suma de quince mil pesos oro sellado cada uno. Estos incisos que en la fecha se encuentran agotados, están destinados á cubrir los gastos de traslación, instalación, viático y sobresueldos del cuerpo diplomático y consular que se hallan pendientes y los que ocurran hasta el fin del presente año, con imputación á dichos incisos.

Al pedir á V. E. quiera activar el trámite correspondiente, me es grato renovarle las seguridades de mi consideración más distinguida

V. DE LA PLAZA.

(*A la comisión auxiliar de presupuesto*).

2

VÍA FÉRREA

EN UN DEPÓSITO DE ADUANA

Buenos Aires, septiembre 28 de 1908.

Honorable Congreso:

El servicio de manipulación y estiba de las mercaderías en los depósitos fiscales se resentía hasta hace poco tiempo de algunas deficiencias ocasionadas por la falta de elementos indispensables.

A fin de subsanar este inconveniente el Poder ejecutivo, previa licitación, dispuso encomendar al señor Arthur Koppel (sociedad anonima) por decreto de junio 7 del corriente año. la instalación de una vía de trocha angosta en el primer piso del depósito fiscal del dique número tres y la provisión de las zorras necesarias para el transporte de las mercaderías dentro del mismo.

La propuesta de la casa concesionaria, que es la más ventajosa de las dos que fueron presentadas á la licitación, importa ($ 8.522,73 m/n) ocho mil quinientos veintidos pesos con setenta y tres centavos moneda nacional, por cuya suma el Poder ejecutivo solicita de vuestra honorabilidad un crédito extraordinario en la forma del adjunto proyecto de ley.

Dios guarde á vuestra honorabilidad

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Abrese un crédito extraordinario á favor del departamento de hacienda por la suma de ocho mil quinientos veintidos pesos con setenta y tres centavos moneda nacional curso legal ($ 8.522.73) para atender al pago de las obras de instalación de vía de trocha angosta en el primer piso del depósito fiscal del dique número 3 y de las zorras destinadas al transporte de las mercaderías dentro de dicho depósito.

Art. 2º. Esta suma se dará de rentas generales y se imputará á la presente ley.

Art. 3º. Comuníquese, etc.

M. DE IRIONDO.

A la comisión auxiliar de presupuesto).

3

MOCIONES

FUSIÓN DE LOS FERROCARRILES BUENOS AIRES Y ROSARIO—FERROCARRIL ELÉCTRICO SUBTERRÁNEO—PUERTO DE LA CAPITAL—DIVERSOS ASUNTOS.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Quedó convertido en ley, después de la sanción del honorable Senado, la primera parte del convenio celebrado por el ferrocarril de Buenos Aires y Rosario y Central Argentino con el Poder ejecutivo, para hacer las prolongaciones de los ramales y algunas obras complementarias; pero ha fijado en suspenso y la cámara ha acordado la sesión de mañana para tratar la parte que se refiere á la situación legal de esas compañías, lo que se conoce vulgarmente con el nombre de fusión.

Quiero pedir á la honorable cámara, en vista de los graves intereses que este asunto afecta y de esta irregular situación en que se encuentran las compañías fusionadas, que se trate este asunto sobre tablas, en el orden de las preferencias ya acordadas.

Y como simple argumento y para recordar, debo decir que este año estas compañías han contraído el compromiso de hacer mil kilómetros de ferrocarril, la vía doble hasta el Rosario, la estación central, el viaducto del Rosario, la estación de Córdoba, la estación de Santa Fe, etc., que importan diez millones de libras esterlinas, para lo cual tienen que realizar operaciones de crédito que probablemente no podrán llevarse á cabo si no se sanciona la ley sobre fusión.

Por estas razones, hago moción para que se trate este asunto sobre tablas en el orden de las preferencias ya acordadas.

—Suficientemente apoyada, se pone en discusión esta moción.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

El alto prestigio del cuerpo á que pertenezco me obliga á disentir de la moción de preferencia que acaba de hacer el señor diputado por Entre Ríos, recordando al señor presidente que en la penúltima sesión quedé con el uso de la palabra para discutir la moción de orden formulada por el señor diputado por la Capital, de aplazamiento del debate sobre la consideración del subterráneo, ó, más propiamente dicho, de lo que debe ser el metropolitano de la Capital.

Reanudado ese mismo debate, después de dos años de aplazamiento, bajo el alto prestigio de la comisión de obras públicas y con un proyecto del Poder ejecutivo perfeccionado por la comisión, con la aceptación y aplauso del señor ministro de obras públicas; es decir, reanudada la consideración de este asunto en esas condiciones y bajo esos auspicios, después de dos años ó más de aplazamiento, período de tiempo durante el cual las autoridades municipales habrían podido realizar ampliamente los propósitos que en términos precisos y claros estableció el voto de aplazamiento, si no fuera la incapacidad insanable que las autoridades municipales han demostrado en todo tiempo para resolver los problemas esenciales de la vida comunal, es decir, para responder á las exigencias primordiales y edilicias de la vida en común; los términos precisos en que fué formulado ese aplazamiento, la discusión á que dió lugar, sus resultados negativos, la forma correcta en que el asunto ha sido traído nuevamente al debate, los altos prestigios que amparan el despacho de la comisión de obras públicas, la situación un poco incoherente y contradictoria que ha tenido el Poder ejecutivo en el debate; el ex-

tenso y luminoso discurso pronunciado por el señor diputado por la Capital para fundar su moción de aplazamiento, con una elocuencia que revela las aptitudes superiores que constituyen su naciente y vigorosa personalidad parlamentaria que lo llevará seguramente á buenos triunfos, cuando las aristas se hayan redondeado con el roce de la lucha y haya segregado de su sistema nervioso lo que tiene que segregarse con la actividad mental elevada, y el substractum de la psíquis quede tan límpido como su piel y sus rasgos exteriores que no ceden en belleza al tipo más armonioso y perfecto de estética femenina... (*(¡Muy bien!*; todo eso y la murmuración anónima y pasquinera, que es el escudo de todas las bribonadas, que es como el fraude, la trampa, el engaño material en la sociedad civil, y que ha hecho decir á un gran moralista alemán, que preferiría ser jefe de un garito, de una casa de tolerancia, á ser director de uno de esos pasquines, ó miembro de esas «*coteries*», donde se editan y se profieren calumnias y mentiras anónimas: todo eso hace que la discusión de este asunto sea cuestión de decoro, para el Poder ejecutivo, para la cámara y para sus miembros, como legisladores y como caballeros, como hombres de independencia verdaderamente honrada, que no temen marchar francamente en plena luz, sin temor á desmentirse mañana, preocupados sólo de la concepción de lo justo y de lo verdadero, en la interpretación fiel de los intereses públicos y en el estricto cumplimiento de los deberes de legislador, y no huír de la luz, de la discusión como buhos á quienes ofende la claridad *(¡Muy bien!)* haciendo un silencio sugestivo y súbito sobre este asunto, arrojando sombras, como la malicia insidiosa y maligna sobre este parlamento ya tan deprimido en lo que tiene de esencial como entidad soberana. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente— Lo que está en discusión, es la moción del señor diputado por Entre Ríos; y rogaría al señor diputado que se limitara á ella, de acuerdo con el reglamento.

Sr. Vocos Giménez—Teniendo además en cuenta que sólo faltan dos sesiones para la terminación del período y hay muchos asuntos que tratar.

Sr. Piñero—Había pedido la palabra para ocuparme de la moción de aplazamiento.

Sr. Presidente—Le había concedido la palabra al señor diputado para ocuparse de la moción del señor diputado por Entre Ríos, que debe discutirse brevemente.

Sr. Piñero—Entonces, yo trunco mi discurso, dada la limitación que se me quiere imponer, porque resulta que para impedir que un diputado haga uso de la palabra, basta con hacer una moción de orden.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Para hacer una moción de orden.

Yo creo que el reglamento no puede oponerse, sobre todo, siguiendo la tradición de esta cámara, á que se le permita al señor diputado hacer uso de la palabra ampliamente.

Sr. Presidente—Puede hacerlo en el momento oportuno.

Sr. Piñero—He tenido la palabra en la sesión anterior para discutir una moción de orden.

Y si no se tratara del decoro de la cámara ...

Sr. Méndez Casariego — Que se vote mi moción y se conceda después la palabra al señor diputado.

Sr. Presidente—Eso es lo que corresponde.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Para oponerme á la moción formulada por el señor diputado. Se ha señalado un día fijo para tratar los dos asuntos más graves y trascendentales de este período, en mi opinión: el de la fusión y el de la ley de tarifas.

En vista de su importancia palmaria, la cámara resolvió que estos dos asuntos fueran objeto de una sesión especial, determinándose al efecto el día de mañana.

En esta convicción he venido á la cámara sin los antecedentes necesarios para poder ocuparme de este asunto: con esto entiendo decir que si se me obligase á votar sin poder demostrar y hacer valer argumentos que tendré que hacer con motivo de varias cláusulas del proyecto de que se trata, antes que dar mi voto en esa forma, me vería obligado á retirarme del recinto pues no puedo votar bajo la coacción de tenerlo que hacer sin poder fundar mi voto en este asunto.

Por estas razones; así de primera intención y brevemente expuestas, voy á oponerme á que se altere el orden preestablecido por esta misma cámara para ocuparse de estas cuestiones.

Lo que corresponde es continuar la discusión de los asuntos pendientes, relativos á obras públicas y que tengan ya sanción del honorable Senado, para dedicar el día de mañana, exclusivamente si se quiere, á tratar los dos asuntos á que antes me he referido, relativos á la fusión y al despacho de la comisión especial sobre tarifas.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Sr. Presidente—Puede hacer uso de ella el señor diputado, como cual quiera otro; pero solamente con referencia á la moción del señor diputado por Entre Ríos.

Sr. Piñero—Voy á decir entonces que la discusión anterior debe reanudarse porque hay una necesidad muy urgente y premiosa de hacerlo así cuando se trata del decoro del Congreso.

Interrumpir repentinamente esa discusión; hacer de improviso el silencio, un silencio sugestivo, alrededor de ese asunto, es arrojar una sombra en que va á penetrar, como dentro de una nube negra, la malicia humana y la murmuración cobarde, que envuelve ya á esta cámara, cuyo prestigio, señor presidente, ha sido deprimido un tanto por atentados realizados contra lo que tiene de más esencial como entidad soberana.

Por esta razón quiero la luz, ¡toda la luz!.... ¡Discutamos ampliamente! Así lo exige la naturaleza del asunto y nuestra propia dignidad.

Lo más urgente, es reanudar la discusión de este asunto que ha quedado interrumpido. No veo pues cómo puede ocuparse la cámara de tratar mociones de preferencia, ni de cosa alguna, antes de proseguir un debate en que está comprometido su decoro.

Nada más.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado por Entre Ríos.

—*Es rechazada.*

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

En la sesión pasada la honorable cámara resolvió dar preferencia á los asuntos de obras públicas sancionados por el Senado. Entre esos asuntos se ha dado cuenta de la sanción del Senado, modificando la de esta cámara en el proyecto sobre ensanche del puerto de la Capital, cuya urgencia no tengo por qué encarecer á los señores diputados, pues la conocen tanto como yo.

Es notorio que el puerto de la Capital ha llegado al máximum de capacidad; es notorio también que el crecimiento del país es tan grande, tan sorprendente día por día que no será difícil que dentro de uno ó dos años ese puerto sea absolutamente insuficiente para las necesidades que tiene que llenar. Está es la razón de urgencia que tuvo la cámara para tratar el asunto.

El honorable Senado ha modificado su sanción introduciéndole un complemento que era indispensable realmente en la obra, porque si se gastan los dineros de la nación en cantidades tan considerables para atracar los buques de gran calado al puerto de la Capital, es elemental como justicia distributiva que el beneficio de este hecho alcance á todos los puertos del litoral en los ríos Paraná y Uruguay. El proyecto del Senado ha agregado esta obra que no sólo será reproductiva sino que está destinada á costearse á sí misma, lo que es muy importante en materia de trabajos públicos.

Agrega además el proyecto del Senado la autorización al Poder ejecutivo para ir poco á poco expropiando terrenos en la orilla del Riachuelo, con el objeto de construir depósitos fiscales, para evitar el raro hecho que se está produciendo en la actualidad: que el gobierno gasta ingentes sumas para dar á los diques una profundidad de 24 pies y en construir muelles, y todo esto en beneficio de los felices propietarios de terrenos en las márgenes del Riachuelo.

Con esta autorización, el Poder ejecutivo irá poco á poco, en la forma que el proyecto determina, expropiando terrenos para construir depósitos y oficinas, para que todo el puerto de la Capital sea verdaderamente un puerto de propiedad de la nación.

Estas tres obras: el ensanche del puerto de la Capital, la ampliación del Riachuelo y el canal de las Palmas,

cuando estén concluídas nos ofrecerán, seguramente, la misma sorpresa que nos produjo el actual puerto que no estaba terminado y ya era considerado como insuficiente para las necesidades del tráfico.

Estas razones me mueven á pedir á la cámara, á nombre del Poder ejecutivo, que acepte tratar inmediatamente las modificaciones introducidas por el honorable Senado, á fin de que este asunto sea convertido en ley y pueda en seguida procederse á estas construcciones, que son tan urgentes.

Hago, pues, indicación para que la honorable cámara se avoque inmediatamente el conocimiento del asunto.

—Apoyado.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Yo, á mi vez, hago moción para que resuelva la honorable cámara reanudar la discusión del asunto del subterráneo, en seguida, por las razones que he dado. Y le pido al señor presidente que someta á votación esta moción.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Las modificaciones que ha introducido el honorable Senado en el proyecto de ampliación del puerto son de tal importancia, que me bastaría decir lo siguiente: que por ellas se autoriza la ampliación en 21 millones de pesos oro, de la emisión de 27 millones que consignaba la sanción de esta cámara.

Me parece, pues, que para hacer construcciones que serán muy importantes, fuera de duda, que representarán obras de gran utilidad—acepto también que así sea—pero que representan 21 millones de pesos oro, que no es tampoco sino una parte del precio de las obras, como podría demostrarlo muy fácilmente, me parece digo, que vale la pena de que nos tomemos un poco de tiempo.

Pero si la cámara resolviera tratar sobre tablas, sin despacho de comisión, sin que nosotros hayamos podido estudiar estas modificaciones del Senado, entonces me veré, desgraciadamente, en el caso de fundar mi voto en contra, cuando es posible que votara á favor si esas modificaciones vinieran por separado, respondiendo á otros proyectos distintos que existen en la cámara, desde el tiempo del ministro Orma, en que se mandó al Congreso un proyecto sobre canales, que representaba en esa época 45 millones de pesos oro, comprendiendo el de La Plata á Buenos Aires.

Creo, pues, por estas ligeras consideraciones, que sería poco prudente que la cámara entrara á tratar sobre tablas un asunto de esta magnitud, considerándolo como un incidente de la ley del puerto de la Capital, asunto que, por su importancia y valor, debe ser tratado con toda la meditación y tranquilidad que exigen proyectos de esta naturaleza.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Yo voy á apoyar la moción del señor ministro de obras públicas, para que este asunto sea tratado sobre tablas.

Creo que esta cuestión de los puertos en la república, en el momento actual, es perfectamente conocida para todos los que se ocupan de esta materia; y respecto de la necesidad de la ampliación de los depósitos y demás elementos que han de facilitar la importación y exportación, es también evidente.

Entre las modificaciones introducidas por el honorable Senado, hay algunas de suma importancia, como la referente al puerto de Bahía Blanca, que requiere, indudablemente, una ampliación, porque es por allí que se hace la mayor parte de la exportación de cereales.

Por estas consideraciones, yo votaré en favor de la moción formulada por el señor ministro.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

Simplemente para hacer notar á la cámara que si no le prestara aprobación á la moción que he tenido el honor de formular, las obras del puerto de la Capital quedarían postergadas, puesto que esas modificaciones del Senado á la sanción de la honorable cámara no serían convertidas en ley, ni por 27 millones ni por nada.

En tal situación, creo que procede ocuparse del asunto sin mayor demora, tanto más cuanto que la comisión lo ha estudiado, según informes privados, y podría dar á la cámara todos los que ella considerase necesarios.

Nada más.

—Se vota la moción del señor ministro de obras públicas y es rechazada.

Sr. Lacasa—Pido que se rectifique la votación.

—Rectificada la votación, resulta afirmativa de 44 votos.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Para hacer moción de que, en el orden de las preferencias, se trate el proyecto de puente sobre el río La Paz.

Sr. Presidente—¿Quiere permitir un momento á la presidencia el señor diputado?

Para ir por orden, se va á votar primero la moción del señor diputado por la Capital, sobre si la honorable cámara resuelve ó no continuar con la discusión del subterráneo.

Sr. Terán—Pido la palabra.

Para decir algo sobre la moción del señor diputado por la Capital.

Los términos en que ha formulado su moción el señor diputado por la Capital, obligan, quizás, á algunos diputados que tenemos opiniones contrarias respecto del proyecto que ha estado en discusión, á tomar parte en este debate respecto de la moción, dada la forma en que ha sido hecha.

El señor diputado cree que es una falta de decoro en la cámara, una especie de cobardía de los diputados el no entrar á tratar este asunto inmediatamente.

Y yo debo protestar en mi nombre, teniendo opinión y preparación sobre el asunto para entrar á tratarlo inmediatamente, como más de una vez he dicho á distintos colegas, que conocen mis opiniones al respecto, de modo que, por mi parte, no habría inconveniente alguno para entrar al debate de este asunto. Sin embargo no es por cobardía ni porque se trabaje á la sombra, ni porque se desee aplazar indefinidamente su consideración, sino porque puede existir otro criterio en la cámara al suponer, y muy fundadamente, que asuntos de esta magnitud no deben ser resueltos con toda la precipitación de las últimas sesiones, teniendo además la seguridad absoluta de que no alcanzará á ser sancionado por esta cámara.

Por otra parte, hay otros diputados que entendemos que habiendo muchos otros asuntos de interés público que están reclamando sanciones inmediatas, se cumple mejor con nuestro deber, y la cámara está mejor dentro de sus funciones, discutiendo y sancionando esos asuntos, que no emprendiendo una larga discusión, que no tendrá sanción en la cámara, y que en el caso de que la tuviera, no podría ser ley por carecer de la sanción del Senado.

Con estas razones, y estando preparado, como estoy, para intervenir en ese debate, dejo fundada mi actitud.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Para una moción de orden y de cortesía.

Entiendo que hay una petición de las damas del patronato de la infancia, que debe tratarse en esta sesión.

Como este asunto va á tomar alguna extensión, me parece que sería oportuno hacer un paréntesis, con el permiso de los señores diputados, y entrar á ocuparnos de esa petición á que me refiero.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Es para ratificarme en los fundamentos de mi moción, en toda la extensión que cualquiera de los señores diputados quiera darle.

Como miembro de esta cámara creo que está de por medio el decoro de ella en la discusión de este asunto, para hacer mayor luz y para que se vea si hay móviles de interés público ú otros móviles é intereses bastardos á que ella debe estar completamente ajena.

No es exacto que se venga con precipitación y urgencia en este asunto. Yo tengo en él una actitud muy neta y definida: la que he tenido será la que voy á tener; en este debate no me interesa otra cosa que el decoro de la cámara y de sus miembros, que por el momento es lo grave de la cuestión. Por lo demás poco me interesa que el despacho sea aceptado ó rechazado.

Sr. Terán—Así estamos todos. Yo tengo opinión muy definida respecto del asunto, como el señor diputado.

Sr. Piñero—No es exacto que se haya traído el asunto precipitadamente á la discusión; se ha traído con retardo porque ha habido siempre resistencia para tratarlo. Hace dos años y más que este asunto está aplazado, en términos

muy precisos, después de una larga discusión en esta cámara, para darle intervención á las autoridades comunales, que han demostrado siempre, como he dicho, una ineptitud indiscutible en la solución de las cuestiones esenciales á la vida comunal, en este y otros casos, sobre los que no tengo para que volver, porque tendría que ser muy extenso.

Sr. Candioti—Permítame el señor diputado. Puede agregar que este asunto hace cerca de dos meses que está despachado por la comisión.

Sr. Piñero—La cámara lo sabe, señor diputado; no ha habido precipitación.

He querido y quiero dejar bien deslindado que mi actitud no responde á que se busque un resultado ó una sanción determinada respecto de este asunto.

De lo que se trata es de hacer la luz sobre las sugestiones insidiosas que se han producido respecto de este asunto. Todo esto es completamente extraño al señor diputado. No sé por qué el señor diputado ha creído encontrar un sentido directo y determinado en las referencias que ha hecho á murmuraciones anónimas y pasquineras. Cuando yo lanzo una flecha y hago un cargo que puede herir la delicadeza ajena, le pongo mi nombre para que se conozca la mano que lo ha dirigido. La firma lo hace responder á uno de lo que dice ó afirma, con su honor, si lo tiene, y si no lo tiene, la firma sirve para neutralizar su palabra!

Sr. Fonrouge—Deseo saber si votada esta moción se continuará dando cuenta de los asuntos entrados.

Sr. Presidente—Sí, señor.

Se va á votar la moción del señor diputado por la Capital.

—Se vota y resulta negativa contra 33 votos.

Sr. Drago—Hago presente al señor secretario que mi voto no debe computarse.

Sr. Secretario Sorondo — Así mismo, señor diputado. Hay 61 señores diputados que votan.

Sr. Piñero—Pido que se rectifique la votación.

—Se rectifica y da igualmente negativa de 33 votos.

Sr. Secretario Sorondo—Se necesitarían 38 votos para que fuera afirmativa.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el señor diputado Lacasa para su moción de galantería. (*Risas*).

Sr. Lacasa—La moción que yo había hecho era para que se tratara inmediatamente el asunto referente al Patronato de la infancia, cuya noble misión de caridad es conocida de todos los señores diputados.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Escobar—Entiendo que es el proyecto del doctor Roca.

Sr. Roca—No hay necesidad de votar la moción del señor diputado por Buenos Aires, desde que existe un nuevo proyecto que acabo de formular, del que si se hubiera dado cuenta antes de las mociones de preferencia ya hubiéramos concluído y no hubiera dado lugar á la moción de galantería del señor diputado Lacasa.

Sr. Lacasa—Es que si no lo hubiera formulado el señor diputado Roca, lo hubiera formulado yo.

Sr. Presidente—Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

Sr. Ferrer—Es para que se trate con preferencia el asunto relativo al puente sobre el río La Paz, que creo está en la página 427 de la orden del día.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado por Córdoba.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Entiendo que el señor diputado Roca ha presentado un proyecto acordando un subsidio para el patronato de la infancia, y hay una moción para que se trate inmediatamente sobre tablas; pero ahora el señor diputado por Córdoba ha agregado otro proyecto más. Lo que corresponde es poner á votación el proyecto del señor diputado Roca, que no se ha votado.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Voy á hacer una moción de orden: que se siga dando cuenta de los asuntos entrados.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento, así se hará.

4

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley aprobatorio del convenio celebrado con Chile sobre intercambio de producciones artísticas.

– Proyecto de ley sobre ensanche del puerto de la Capital.

—Proyecto de ley aprobando el tratado general de arbitraje celebrado con los Estados Unidos del Brasil.—(*A la comisión de negocios extranjeros*).

—Proyecto de ley aumentando la jubilación del señor Octavio Córdoba.—(*A la comisión de peticiones*).

—Proyectos de ley acordando las siguientes pensiones: Celestina Méndez de Palacios, Juana Sosa de Tasear, Rosaura Igarzábal de Zelis, Victoria Caminos de Achával Rodríguez, Adelina del Castillo de Frías, Gregoria Ferré, María C. de Avendaño, Pedro Ceballos, Nilda, Almica, Elmira y María Teresa Aldao.—(*A la comisión de peticiones*).

SANCIONES DEFINITIVAS:

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta 80.000 pesos moneda nacional en los gastos que ocasione la mudanza y reinstalación de las oficinas de la dirección de tierras y colonias del ministerio de agricultura.

—Proyecto de ley destinando 90.000 pesos moneda nacional á la construcción de un puente sobre el río Juramento, en Salta.

—Proyecto de ley acordando 8.000 pesos moneda nacional al Círculo patriótico de la provincia de Buenos Aires, para la fundación de una escuela.

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta 17.546,20 pesos moneda nacional en el pago del personal técnico y gastos de instalación y funcionamiento de la Morgue.

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á emitir títulos de deuda interna ó externa, para aumento de capital del Banco de la Nación.

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á construir un puente sobre el río IV.

—Proyecto de ley relativo á obras de embalse é irrigación en el río Tercero.

—Proyecto de ley autorizando á la compañía del ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste á suministrar luz y fuerza eléctrica á la ciudad de Bahía Blanca.

– Proyecto de ley acordando la suma de 100.000 pesos moneda nacional, para la construcción de la «Casa de estudiantes».

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á acordar concesiones para construir ramales de 75 kilómetros á los ferrocarriles existentes.

—Proyecto de ley autorizando al señor Juan Passicot á construir y explotar una línea férrea de Mercedes provincia de Buenos Aires, al puerto de La Plata.

—Proyecto de ley autorizando á la compañía francesa de ferrocarriles de Santa Fé á construir y explotar una línea férrea desde la estación Pozo de Molle al Rosario.

—Proyecto de ley declarando comprendida en las obras autorizadas por la ley número 4801 la construcción de un puente sobre el río Salado.

—Proyectos de ley acordando pensión á las siguientes personas:

Elvira S de González, Pascuala V. de Rodríguez Bustamante, Cupertino del Campo, Adelina, María, María Elena, Delia y Angélica Escalante, Irene G. de Vivanco, Hormesinda Ponce de León de Figueroa, Leonor Díaz, Jesús Giménez de Cross, Joaquina M. de Machado, Isidora y Eloisa Machado, hijos menores del ex-diputado doctor Oscar Liliedal, María Luisa del Carril, María y Mercedes Fernández, María del Carmen Victorica, Dolores Bedoya de Rodríguez Rosario, A de Leguizamón, Hilaria Bustamante, viuda é hijos menores del ex-diputado Manuel González Bonorino, Lucrecia Centeno del Campillo.

5

DESPACHO DE LAS COMISIONES

OBRAS PÚBLICAS:

—Proyecto de ley acordando al señor Carlos Calastremé la construcción de un puerto y muelle en Posadas.

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á contribuir con 800.000 pesos al afirmado del camino de La Plata á Melchor Romero, etc.

—Proyecto de ley sobre prolongación de un canal en Santiago del Estero.

—Proyecto de ley acordando á los señores Alejandro Madero y Cía. prórroga por un año para el cumplimiento de la ley 5005, sobre construcción de un ferrocarril de Villa Mercedes á Bahía Blanca.

—Proyecto de ley mandando practicar estudios y formular presupuestos para la instalación de servicios de cloacas y desagües en la ciudad de San Nicolás de los Arroyos.

—Proyecto de ley autorizando al ferrocarril del Sud de Buenos Aires á construir un ramal de río Colorado á San Antonio.

—Proyecto de ley autorizando al señor Juan Pelleschi y Cía. á construir y explotar una línea férrea de Rufino á Bahía Blanca y puerto del Napostá.

NEGOCIOS CONSTITUCIONALES:

Proyecto de ley sobre arreglo de límites interprovinciales.

PRESUPUESTO:

—Proyecto de ley autorizando á invertir hasta 100.000 pesos en los gastos que ocasione la preparación del censo general de educación en la república.

—Proyecto de ley sobre construcciones militares

—Proyecto de ley autorizando la inversión de 300.000 pesos en la construcción de edificio para cárcel de encausados en la Capital.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA:

—Proyecto de ley acordando á la provincia de Córdoba un subsidio de 250.000 pesos para edificación escolar.

AGRICULTURA:

—Proyecto de ley concediendo á los señores M. Fernández Quinquela y L. Piñeyro Sorondo la exoneración de derechos de importación de los materiales necesarios para la instalación de un establecimiento de avicultura.

—Proyecto de ley sobre ventas de tierras á los señores Julio Koslowsky, Ernesto Meyer y Guillermo Garbers en el valle Koslowsky (territorio del Chubut).

PETICIONES:

—Proyecto de ley en revisión, acordando pensión á la señora Elvira Palacios de Castro Sandblad.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

6

PETICIONES PARTICULARES

—La Bolsa de comercio del Rosario solicita la aprobación del despacho de la comisión especial de tarifas ferroviarias.—(*A sus antecedentes*).

—El Tiro federal argentino de La Plata solicita un premio para un concurso de tiro al blanco.—(*A la comisión de peticiones*).

—Varios ciudadanos constituídos en comisión solicitan un subsidio para la fundación de colonias de maestros.—(*A la comisión de presupuesto*).

—La comisión pro-monumento á Marcos Paz solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Higinia Tuñón solicita un subsidio para continuar sus estudios de canto en Europa.—(*A la comisión de presupuesto*).

—El centro nacional 24 de Septiembre solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Joaquín de Estévan solicita aumento de jubilación.—(*A la comisión de peticiones*).

—Solicitudes de pensión: Josefa A. de Olivera.—(*A la comisión de peticiones*).

7

BIBLIOTECA

DE LA UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Destínase la suma de cincuenta mil pesos moneda nacional ($ 50.000 m/n) para los gastos de primer establecimiento y funcionamiento de la «Biblioteca central y oficina bibliográfica de la universidad de Buenos Aires», creada por ordenanza universitaria de 16 de agosto de 1907.

Art 2º. La universidad dispondrá lo necesario para que la nueva repartición se abra al servicio público para la época del centenario de la emancipación nacional con el mayor caudal bibliográfico posible, tanto nacional como universal.

Art. 3º. Los gastos que demande el cumplimiento de la presente ley se imputarán á la misma y se harán de rentas generales.

Art. 4o. Comuníquese, etc.

Adrián C. Escobar.—F. Guasch Leguizamón.—J. M. Salvá. Marcial R. Candioti.

Sr. Escobar—Señor presidente:

El presente proyecto de ley se propone amparar eficazmente y hacer que dé en el plazo más breve todos sus frutos una plausible iniciativa universitaria, hija de una feliz conjunción de la acción privada y de la oficial, que es por sí sola un síntoma halagüeño de energías sociales latentes que como legisladores debemos estimular en su despertar, quizás tardío, y secundar en su siempre fecunda acción.

Tiende esa iniciativa universitaria á crear un organismo que no tiene aún su equivalente oficial ó privado en nuestro país por más que responda á exigencias ya premiosas de su desarrollo intelectual siempre creciente; la nueva institución tiene en efecto en vista principalmente la organización científica de la bibliografía informativa ó información documentaria, cuyo fin es orientar al hombre de estudio en sus rebuscas cada día más imposibles en medio del maremágnum siempre invasor de la producción intelectual en forma de libros; y sobre todo, de artículos de revistas. Se trata de una obra realmente nacional en que se hallan interesados á una: la universidad—á quien debe servir en primer término;—el gobierno—que aún no ha hecho acto de iniciativa al respecto; —y una respetable clase intelectual hasta hoy absolutamente privada de uno de sus elementos de trabajo más necesarios, como que es muchas veces el preliminar indispensable de los demás. Sería realmente sensible—por no decir imperdonable—desaprovechar la oportunidad de dar un paso decisivo en una vía que, por lo visto, tanto nos ha costado resolvernos á abordar.

Sólidamente cimentada en sus elementos intrínsecos diversos, sólo falta á la iniciativa universitaria lo que el actual proyecto de ley se propone darle: los recursos.

Tales son las consideraciones en virtud de las cuales sometemos el actual proyecto de ley á la aprobación de la honorable cámara.

—Pasa el proyecto á la comisión de presupuesto.

8

DICCIONARIO DE ARGENTINISMOS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para subscribirse á mil ejemplares del «Diccionario de argentinismos», redactado por el doctor don Lisandro Segovia y premiado en los juegos florales celebrados en esta Capital en 1904, á razón de treinta pesos moneda nacional el ejemplar.

Art. 2° El Poder ejecutivo distribuirá la obra preferentemente en los establecimientos nacionales de enseñanza de la república.

Art. 3° Los gastos que demande la ejecución de la presente, serán imputados á la misma.

Art. 4° Comuníquese, etc.

Celestino L. Pera.—Juan Balestra.—C. Vocos Giménez. Marcial R. Candioti.—Ponciano Vivanco. — M. Van Gelderen.

Sr. Pera (C. L.)—Señor presidente: Hay gentes que preguntan para qué sirve un diccionario y hasta se jactan de no haber abierto ninguno. ¿Será por que la ignorancia tiene tal suficiencia que no ha menester de léxicos? Entre tanto, Voltaire declaraba que no podía escribir una página sin abrir cuatro ó cinco veces el vocabulario. Pero yo creo, como el autor de los Argentinismos, que un léxico bien hecho es un libro de un valor inestimable, no sólo porque ayuda á hablar y escribir con propiedad y á interpretar las cláusulas de una ley, de un tratado, de una convención ó de un testamento, sino porque presenta la sinopsis de la cultura y los conocimientos de un pueblo, ó como si dijéramos los arranques de una enciclopedia. Y tal valor será aún mayor para los extranjeros y para sus hijos, que forman más de la mitad de los habitantes de la Argentina.

El rector Salmantino Unamuno, dice del diccionario de la Academia española que *es una vergüenza nacional*, y por mi parte, sin subscribir á juicio tan exagerado, no puedo menos de reconocer que el léxico oficial no se halla á la altura de la ciencia contemporánea y contiene deficiencias por millares, y que es de suma urgencia llenar, en lo posible, tal vacío para que nuestros hijos, los extranjeros y los hombres estudiosos puedan conocer las cosas americanas en una fuente segura é informarse prontamente del origen, ortografía y verdadero significado de los millares de frases y palabras que oyen á diario y no figuran en el diccionario de la Academia.

A llenar ese inmenso vacío viene en su hora, el «Diccionario de argentinismos» que ha redactado nuestro hombre de ciencia el doctor Lisandro Segovia con improba labor y poniendo á prueba

la extensión y variedad de sus conocimientos, obra que he tenido en mis manos.

Consta el trabajo del doctor Segovia de unas 25.000 palabras, frases y refranes: castellanismos y neologismos 2.500; americanismos 1.500 y 7.500 argentinismos propiamente dichos; y luego 10.000 refranes, frases y modismos. La fauna, la flora, la estancia, las voces extranjeras, las tribus indias y sus lenguas, así como los barbarismos en número de unos mil, se hallan tratados en capítulos separados y la obra toda cierra con un índice general alfabético (para comodidad del lector).

Yo he recorrido encantado este libro y puedo asegurar á la honorable cámara que él ha sido elaborado con gran caudal de informaciones, con particular esmero y casi diría con amor. Desde las cuestiones más abstrusas hasta las más menudas, nada ha sido allí olvidado, y uno se pierde en esa selva de conocímientos variadísimos.

Bien sé que se han realizado obras análogas en varias partes de América: Gagini y Membreño en Centro América, Cuervo en Colombia, Arona en el Perú, Rodríguez y Echeverría en Chile, Rivodó en Venezuela, y Granada en la República del Uruguay, son autores de libros sobre provincialismos, cuyo valor no es poco, pero sólo versan sobre un millar de palabras; y luego, debe decirse en justicia que salvo quizá el trabajo de Cuervo, ninguno de ellos presupone el caudal de erudición y el profundo conocimiento de filología y lingüística comparada que revela la obra de nuestro compatriota.

También el diccionario del doctor Segovia viene á vincular el castellano de España con el hablado en América y constituye la más autorizada defensa del último.

La suma importancia y trascendencia del libro que prohijo está, pues, á la vista, como obra indispensable en escuelas y colegios; y que ayudará poderosamente á formar el alma nacional.

Ella busca lealmente realizar la unidad del idioma castellano, unidad que es de un valor inestimable, tanto como sería doloroso que concluyamos por no entendernos. Enseñará á conocer las cosas americanas, tan mal conocidas en las naciones europeas, sin excluir á la misma España.

Yo espero que será de gran trascendencia en los destinos del castellano en América, donde será hablado por centenares de millones de hombres. Preveo, por último, que este libro suscitará en su alrededor un gran movimiento bibliográfico.

El autor pone su obra al amparo del Congreso de la nación; y por mi parte, no dudo que merecerá todo su alto apoyo, siquiera sea porque nunca se presentó bajo una sola forma un trabajo lexicográfico de tanta utilidad y magnitud; porque él mereció el primer premio en los juegos florales celebrados en esta ciudad en 1904; y sobre todo, porque hace honor á nuestra cultura literaria.

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública.

9

CONVENIO CON CHILE

FOMENTO DE RELACIONES ARTÍSTICAS

Sr. Drago—Pido la palabra.

Voy á hacer moción para que el proyecto de ley, de cuya entrada se ha dado cuenta hace un momento, aprobatorio de un convenio con Chile, se trate sobre tablas, y no solamente sobre tablas en el orden de las preferencias, sino inmediatamente, á fin de que pueda quedar terminado dentro del período de sesiones ordinarias del honorable Congreso.

Este tratado ha sido ya sancionado por el congreso de Chile. Es muy sencillo: se reduce simplemente á establecer que las producciones artísticas argentinas que vayan á las exposiciones chilenas, no tengan que pagar allí derechos de importación; y recíprocamente, que las producciones chilenas que vengan á las exposiciones que se celebren en nuestro país, no tengan que pagar tampoco derechos de importación.

Esto sólo basta para fundar el proyecto, que, por otra parte, ya tiene sanción del honorable Senado. Aprobándolo esta cámara, se dará tal vez un incentivo á la producción artística, creándose al mismo tiempo una vinculación más con la república hermana y amiga.

Con esto, dejo fundada la moción.

—Suficientemente apoyada esta moción, se vota y resulta afirmativa.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Apruébase el convenio firmado en la ciudad de Buenos Aires el 7 de septiembre de 1904, entre los plenipotenciarios de la República Argentina y de Chile, debidamente autorizados al efecto, destinado á fomentar las relaciones artísticas entre ambos países y dando facilidades á los exponentes en los concursos que anualmente celebran los salones de bellas artes de Buenos Aires y de Santiago.

Art. 2.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Congreso argentino, en Buenos Aires á 28 de septiembre de 1908.

José E. Uriburu.
A. Labougle,
Secretario.

—Sin observación, se aprueba en general y en particular el proyecto leído.

Sr. Presidente—Queda sancionado definitivamente.

10

MOCIÓN

TIERRAS PÚBLICAS

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que se trate sobre tablas, en el orden que le corresponde, el despacho de la comisión de agricultura en la solicitud de los señores Koslowsky, Meyer y Garbers sobre compra de tierras en el Chubut.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Deseo saber si la moción de orden formulada por el señor diputado por Entre Ríos, comprende todas las mociones que se hagan ó sólo se refiere á algunas, porque entiendo que ha sido hecha en el sentido de que se dé primero cuenta de todos los asuntos entrados y después se hagan las mociones para tratar los asuntos.

Sr. Van Gelderen—No puede ser así, porque las mociones de preferencia tienen que hacerse á medida que se vaya dando cuenta de los asuntos.

Sr. Presidente—Tiene razón el señor diputado por Córdoba.

Sr. Carbó—Mi moción ha sido para que se tomen en consideración las distintas mociones que se formulen, después de darse cuenta de los asuntos entrados.

11

DÍA DE LOS NIÑOS POBRES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase á la Sociedad del patronato de la infancia para serles entregados el día de los niños pobres y en su beneficio, la suma de cincuenta mil pesos moneda nacional.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

Julio A. Roca.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Sr. Van Gelderen—Yo deseo saber, antes de pasar á la consideración de ningún asunto, si se ha dado entrada á un proyecto sobre construcciones militares.

Sr. Roca — Tengo el derecho de usar de la palabra para fundar el proyecto que he presentado á la cámara y no puede haber prioridad para ninguna moción de orden que me impida hacerlo.

Sr. Presidente—Por eso la presidencia le ha acordado la palabra.

Sr. Van Gelderen—Me refería al procedimiento puesto en práctica por la presidencia, de no acordar la palabra.

Sr. Presidente — La presidencia ha acordado la palabra al señor diputado Roca, porque el proyecto que se ha leído es el último asunto entrado y porque, además, tiene derecho á usar de ella para fundarlo.

Sr. Van Gelderen—Necesito que se me dé cuenta de si el proyecto á que me he referido ha tenido entrada.

Sr. Presidente—A su tiempo se le dará.

Sr. Roca—Ha llegado á las puertas de esta cámara, anticipándose en razón del próximo fin del período ordinario de sesiones, una distinguida comisión de damas que dirigen con tanto celo é inteligencia la sociedad del patronato de

la infancia, una de las más beneméritas en estas tareas que absorben las mejores energías de muchas de las más prestigiosas damas de la sociedad argentina, dedicadas al amparo del dolor, la desgracia ó la orfandad. Voces elocuentes se han levantado siempre en el seno de esta cámara y algunas de ellas cuya desaparición prematura lamentamos continuamente, supieron fundar, con todo el prestigio de la inteligencia, proyectos análogos al que hoy traigo á la consideración de la honorable cámara.

Creo, señor presidente, que el Congreso argentino debe asociarse á esta fiesta, una de las más simpáticas, seguramente, que celebra el país, y que se ha hecho costumbre, sin necesidad de que la consagren disposiciones legales, por la sola virtualidad de los beneficios que desparrama en las clases que más menester han de socorro.

Con estas ligeras consideraciones, dejo presentado el proyecto, permitiéndome, á la vez, hacer moción para que sea tratado inmediatamente.

—Suficientemente apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

Sr. Presidente—Está en discusión el proyecto presentado por el señor diputado por Córdoba.

—Sin observación se aprueba en general y particular el proyecto leído.

Sr. Ferrer—Pido la palabra.

Hago indicación para que se comunique inmediatamente al Senado, la resolución de la honorable cámara.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Habiendo asentimiento, así se hará.

12

MOCIONES

DIVERSOS ASUNTOS

Sr. Ferrer—Hago moción para que se trate sobre tablas el asunto número 427.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

En la sesión de ayer quedaron sin tratarse tres ó cuatro asuntos que la cámara había resuelto considerar sobre tablas; y como la moción del señor diputado por Córdoba importa, si no me equivoco, la postergación de esos asuntos, yo pido á la cámara que cumpla lo que ha resuelto ayer.

Sr. Ferrer—Mi moción es en el orden de las de tratar sobre tablas.

Sr. Presidente—No hay necesidad de votar nada. Las mociones subsisten y los asuntos á que se refieren, se tratarán en el momento oportuno.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

La secretaría ha dado cuenta de un asunto sobre construcción de un camino entre La Plata y Melchor Romero y otro en la provincia de Córdoba.

Dada la importancia de estos asuntos, hago moción para que, en el orden establecido, sean tratados sobre tablas.

Sr. Zavalla—¿Tienen sanción del Senado?

Sr. Fonrouge—No, señor.

Sr. Zavalla—Entonces votaré en contra.

—Suficientemente apoyada la moción del señor diputado por Buenos Aires, se vota y es aprobada.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Hay dos asuntos con despacho de comisión, uno relativo á la cárcel de encausados y el otro, sobre construcciones militares, que es de urgencia sancionar.

Hago pues, moción para que sean tratados con preferencia en el orden de las ya acordadas.

—Apoyada esta moción se vota y es aprobada.

Sr. Hernández (M.)—Pido la pabra.

Ha venido con sanción del Senado un proyecto sobre tiro que creo de tanta importancia como la plaza de ejercicios

físicos ó el juego del *foot ball* de que se ha ocupado la cámara.

Hago moción para que sea tratado en el orden de las preferencias.

Sr. Presidente—Es la misma moción del señor diputado Ruiz Díaz que se repite.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

Sr. Bréard—Pido la palabra.

Hace algún tiempo la comisión de obras públicas despachó favorablemente un proyecto de ley sobre construcción de un ferrocarril de Goya á San Diego en la provincia de Corrientes, que figura bajo el número 165 de la orden del día.

Pido á la honorable cámara se sirva tratarlo sobre tablas en el orden de las preferencias.

—Se vota esta moción y es aprobada.

13

TARIFAS FERROVIARIAS

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Para pronunciar muy pocas.

Deseo que se dé lectura del telegrama que ha sido dirigido por el señor presidente de la Bolsa de comercio del Rosario al señor presidente de la honorable cámara, con motivo del proyecto sobre tarifas que se ha de tratar mañana y como la mejor prueba de su importancia y actualidad.

—Se lee:

Senor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Buenos Aires

El meritorio y levantado despacho de la comisión especial de tarifas ferroviarias del honorable Congreso, da los medios de reparar deficiencias de la legislación sobre ferrocarriles, que han provocado el general clamoreo en ocasión de la entrada en vigencia del nuevo sistema de tarifas llamadas kilométricas. Las previsiones que aquel despacho contiene serían momentáneamente suficientes para evitar que la producción y el comercio tuvieran que seguir sufriendo los perjuicios que las prácticas en vigencia le ocasionan. Y como para la sesión del próximo miércoles está invitado el honorable Congreso para considerar aquel despacho, es que en nombre de esta Bolsa de comercio me permito rogar al señor presidente tenga á bien cooperar por todos los medios á su alcance á que pueda quedar convertido en ley de la nación, sirviendo así una vez más los intereses de estas regiones.

Saluda el señor presidente muy atentamente. — J. B. QUINTANA. — Presidente de la Bolsa de Comercio. — *Luis Colombo*. — Secretario.

14

MOCIONES

Sr. Rodríguez Jurado — Pido la palabra.

Voy á hacer una moción que creo concilia todos los intereses, legítimos por cierto, que en los últimos días de las sesiones ordinarias del honorable Congreso, tienen necesidad de acudir á él para que preste su sanción á tantos asuntos de conveniencia pública ó privada que de no ser despachados, sufrirían considerable retardo.

Hago moción para que sesionemos esta noche, porque mañana es probable que ocupemos todo el día en la discusión de los proyectos sobre tarifas y fusión ferroviaria.

—Apoyado.

Al mismo tiempo voy á hacer una moción de preferencia en el orden de las ya acordadas, para tratar un crédito suplementario, que no sé cómo ha quedado sin sanción una vez que la cámamara resolviera ocuparse de todos ellos.

Es un despacho de la comisión de presupuesto, de fecha 30 de agosto, en un crédito á favor del departamento de hacienda para cubrir los gastos que demande la terminación de las obras complementarias del puerto de la capital.

Los materiales para estas obras están comprados, los depósitos contienen ya todas las cosas indispensables para acometerlas: sólo falta que este crédito se sancione.

De manera que mi moción tiene dos partes: la primera, sesionar esta noche, levantándonos á las 7 para volver á las

9; y la segunda, dar preferencia á la consideración del asunto mencionado.

Sr. Ferrer — Ampliaría la moción del señor diputado por San Luis, en el sentido de que la cámara se constituyera en sesión permanente.

Sr. Presidente—¿Sin comer? *(Risas)*.

Sr. Rodríguez Jurado — Mi moción dará resultado más práctico, é insisto en ella.

Sr. Zavalla—Pido la palabra.

En la orden del día número 26, página 57, hay un dictamen de la comisión de presupuesto sobre un asunto que ya tiene sanción del honorable Senado, disponiendo la devolución á la sociedad «La Caranday», de la provincia de Entre Ríos, de una modesta suma con motivo de la importación de una máquina. Este asunto no puede ocupar á la cámara más de un minuto. Hago moción para que se trate en la sesión de hoy.

—Apoyado.

Sr. Vega—Pido la palabra.

El tiro federal de La Plata solicita un premio para el concurso de tiro que se celebrará el 19 de noviembre.

Hago moción para que se autorice á la presidencia á acordarlo de fondos de secretaría.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Se van á votar por su orden las mociones formuladas.

Primero, la del señor Rodríguez Jurado que consta de dos partes; la primera para que levantemos la sesión á las siete y volvamos á las nueve de la noche.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente — Segunda parte: que en el orden de las preferencias se trate el crédito suplementario á que se ha referido.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente — Viene ahora la moción del señor diputado Zavalla: para tratar con preferencia el despacho á que se ha referido.

—Resulta afirmativa.

Sr. Presidente — Sigue ahora la indicación del señor diputado Vega, autorizando á la presidencia para acordar al tiro federal de La Plata el premio que solicita.

—Asentimiento

Sr. Presidente — Habiendo asentimiento, así se hará.

La honorable cámara había resuelto tratar inmediatamente el asunto sobre que hizo moción el señor ministro de obras públicas.

Sr. Bréard —Pido la palabra.

Reclamo el cumplimiento de la moción de preferencia sancionada en la sesión anterior.

Sr. Presidente—Viene después de este proyecto que se ha resuelto tratar inmediatamente y sobre tablas.

15

ENSANCHE DEL PUERTO DE LA CAPITAL

Buenos Aires, septiembre 28 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación:

Tengo el honor de comunicar al señor presidente que habiendo considerado el honorable Senado en sesión de la fecha el proyecto de ley en revisión sobre ensanche del puerto de la Capital, ha tenido á bien aprobarlo, adicionándolo con los siguientes artículos:

«Art. 14 Autorízase igualmente al Poder ejecutivo para ensanchar hasta cien metros la actual calle Pedro Mendoza sobre el Riachuelo, desde la calle Brandzen hasta la de Irala, construir muelles y depósitos é instalar guinches y vías férreas en la extensión mencionada, pudiendo invertir en estas obras é instalaciones hasta 10.100.000 pesos oro.

«Art. 15. Declárانse de utilidad pública los terrenos comprendidos en la zona indicada, pudiendo el Poder ejecutivo proceder á la expropiación de los que resulten de propiedad privada.

«Art. 16. Para el pago de las obras y expropiaciones á que se refieren los artículos 14 y 15, el Poder ejecutivo podrá emitir títulos hasta la suma de 10.100.000 pesos oro, de las mismas condiciones y del mismo carácter que los autorizados en el artículo 1° de esta ley, y las obras se harán por administración ó por empresas particulares, y en este último caso se cumplirán las condiciones y seguridades establecidas en los artículos 2° al 6° inclusives, fijándose en 100.000 pesos oro el depósito de garantía

«Art. 17. El Poder ejecutivo queda también autorizado á construir un canal de navegación que arrancando del canal del norte del puerto de la Capital, siga la línea de la costa hasta el río Luján, con una extensión de 28 kilómetros aproximadamente, de acuerdo con los estudios y presupuestos del ministerio de obras públicas.

«Art. 18. Este canal tendrá cien metros de ancho en el fondo y profundidad de 8 metros (26 pies) en aguas bajas ordinarias. El primer tramo de su trazado deberá ocupar el espacio comprendido entre la costa y el malecón exterior que se construirá por el Poder ejecutivo de conformidad con el artículo 5 de la ley número 5092.

«Desde el punto de unión del canal con el río Luján, este río será dragado en una extensión como de 18 á 20 kilómetros, á la misma profundidad de 8 metros, hasta llegar al punto en que más se acerca el Luján al río Paraná de las Palmas. Entre ese punto y el Paraná de las Palmas se excavará un canal de unión en línea recta, de 11 á 12 kilómetros con 80 metros de anchura en el fondo y profundidad de ocho metros.

«Art 19 El Poder ejecutivo llamará á propuesta con las mismas formalidades y garantías establecidas en el artículo 5 en cuanto á competencia y capacidad financiera de los proponentes, para la obra del canal sobre la base de invertir en ella una suma no mayor de un millón de pesos nacionales oro sellado al año, hasta su completo pago, limitándose á 50.000 pesos oro sellado el depósito de garantía que el mismo artículo establece

Art. 20. Para el pago de esta obra el Poder ejecutivo emitirá títulos de las mismas condiciones y denominación que los autorizados en el artículo 1°, en sumas correspondientes al progreso de las obras, dentro de la limitación anual que el artículo anterior establece y hasta un monto total que no exceda de pesos 10.000.000 oro sellado.

Art. 21. Declárase de utilidad pública la ocupación de los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para la construcción del canal, de acuerdo con los planos que apruebe el Poder ejecutivo.

Art. 22. El Poder ejecutivo construirá depósitos de aduana en el puerto de Bahía Blanca, en cuya obra podrá invertir hasta la suma de un millón de pesos moneda nacional oro sellado, emitiendo la cantidad correspondiente de bonos, de cinco por ciento de interés anual y uno por ciento de amortización, en las mismas condiciones del artículo 1°.

Art. 23. Anualmente el Poder ejecutivo dará cuenta al Congreso de las obras que se efectúen en cumplimiento de la presente ley.

En consecuencia, el artículo 14 de la sanción de esta honorable cámara, debe figurar ahora bajo el número 24.

JOSÉ E. URIBURU
Adolfo J. Labougle
Secretario.

Sr. Presidente—Están en discusión las modificaciones introducidas por el honorable Senado.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra:

Es indudable, señor presidente, que vamos á entrar á discutir con notoria desventaja las modificaciones hechas por el honorable Senado, muy serias por cierto, sea cual fuere la forma con que quiera atenuarse el asunto. Como he dicho anteriormente, representan los agregados, de primera intención, 21 millones de pesos oro sobre los 27 millones que ya hemos acordado para la ampliación del puerto; y lo vamos á sancionar sin tener siquiera por delante un papel donde conste el detalle de las obras que se van á autorizar, sin haber pasado siquiera por la criba de una comisión que las estudie; y cuando son obras, algunas de ellas, que han sido materia, desde hace mucho tiempo, de grandes discusiones, que han apasionado á los técnicos y que han sido motivo de conferencias en sociedades científicas. Y esto lo vamos á resolver en los últimos momentos, en una forma angustiosa y, como digo, sin tener ni siquiera el texto de lo que vamos á sancionar.

Yo podría, desde luego, advertir á la honorable cámara que entiendo que aún estos 27 millones no son, repito; sino, el comienzo de muchos millones más que representan estas obras.

Como un dato así, ligero, y para comprobar esta afirmación, voy á referir sencillamente, con relación al canal que se proyecta, el siguiente hecho: durante el ministerio del señor Civit se encomendó el estudio del proyecto de estas obras, divididas en dos secciones, una de La Plata á Buenos Aires, con un ancho de cuarenta metros en el fondo del canal, y otra de Buenos Aires al Paraná de Las Palmas, con un ancho de treinta y cinco metros. El proyecto ahora viene con un ancho de cien metros.

El proyecto de la segunda sección que indicaba treinta y cinco metros de ancho, venía con un presupuesto de máxima, representado por diez y siete millones de pesos oro. Para este canal de cien metros se presupuestan diez millones de pesos, y estos diez millones de pesos no pueden ser sino el principio de muchos millones más.

Pero no quiero emitir una opinión respecto de la bondad propiamente de

la obra, que puede ser muy buena; pero desearía que la estudiáramos, pues no es mi propósito, desde luego, emitir un voto contrario. Indico, simplemente, que no es ahora la oportunidad de tratarlo, que no tenemos los elementos necesarios para ilustrar nuestro juicio y que se trata, además, de una obra muy seria y de mucho costo.

Si tiene efectivamente la urgencia que le atribuye el Poder ejecutivo, ó que le atribuye el señor ministro de obras publicas, el Poder ejecutivo tiene en sus manos el medio de hacerlo considerar, dándonos el tiempo de estudiarlo, con incluirlo entre los asuntos que haya de tratar el Congreso en las sesiones de prórroga ó en las sesiones extraordinarias que se decreten; y, de no hacerlo así, tampoco se perjudicaría el país con que fuera postergado para el año próximo, entrando á la consideración de la cámara en la forma en que debe presentarse, es decir, formando un proyecto separado.

Si la cámara insistiera en su proyecto anterior, todas las obras que se refieren á la ampliación del puerto estarían aseguradas, pues ya ha dado un voto por el que autoriza al Poder ejecutivo á emitir veintisiete millones de pesos para el ensanche del puerto.

Entonces, con esa simple sanción, con la insistencia de la cámara en su anterior resolución, habríamos conseguido lo que al principio se propuso, de acuerdo con el Poder ejecutivo, que es proceder á la mayor brevedad á la ampliación del puerto.

Es lo que tengo que observar en general. En particular haré las observaciones que considere oportunas, según lo que la cámara resuelva.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Al fundar la moción para que se tratara inmediatamente este asunto, dí algunas ligeras explicaciones sobre las modificaciones que ha introducido el honorable Senado.

Entre esas modificaciones ha sido objeto de la oposición del señor diputado por Entre Ríos la parte que se refiere á la construcción del canal costanero, diciendo el señor diputado que se trata de un asunto no estudiado y cuyo presupuesto debe estar equivocado por las referencias, que ha hecho, y que, por consiguiente, en su opinión, la cámara no estaría en condiciones de tratarlo ahora.

A ese respecto debo decir, señor presidente, que el proyecto de este canal costanero ha sido perfectamente estudiado por el departamento de obras públicas; que hay un proyecto completo, con todos los cálculos y presupuestos; que según ese plan de obras, el ancho de cien metros que se proyecta dar al canal, es el ancho máximo; pero que la primera sección comprendida en el proyecto, se refiere á un canal de cuarenta metros de ancho, haciéndose primero en la parte que da hacia el Río de la Plata y quedando hacia tierra el espacio suficiente para que, en su oportunidad, y de acuerdo con las necesidades del tráfico, se amplíe hasta los cien metros.

La primera sección de las obras á que me refiero, cuarenta metros de ancho, importa la cantidad que se establece en el proyecto del Senado.

En la comisión de obras públicas de aquel alto cuerpo al estudiar el ensanche del puerto se observó que no era conveniente que la nación estuviese haciendo tan grandes gastos en sus canales de acceso para dar entrada á los buques de alto bordo hasta el puerto de la Capital, si no se aprovechaba esa mayor profundidad para hacer gozar de los beneficios de este hecho tan importante á todos los puertos del río Paraná y Uruguay, en los cuales, como se sabe está tan vivamente interesada la provincia de Buenos Aires como la de Entre Ríos, la de Santa Fe como la de Corrientes. Los puertos del Rosario y de Santa Fe, para mencionar sólo los más importantes, están dependiendo del paso del canal nuevo de Martín García que está costando á la nación ingentes sumas de dinero para mantenerlo á una profundidad que es demasiado limitada para el comercio de exportación de aquella región de la república.

Es sabido que todos los buques que van al Rosario y á Santa Fe no pueden completar allí sus cargamentos cuando calan más de 18 pies; que vienen á media carga al puerto de la Capital á fin de completarla para seguir viaje á Europa; es sabido también que en los puertos de la provincia de Buenos Aires, donde hay instalados frigoríficos que mandan á Europa la carne preparada por el sistema *child beef*, necesitan los buques cuarenta ó cuarenta y cinco días para llegar á Europa, mientras que los que salen del Riachuelo sólo emplean veintidós ó veintitrés días, y esta demora es debida exclusivamente á que los

buques tienen que salir de los puertos de Campana ó de Zárate á media carga y venir aquí á complementarla.

Están así obligadas esas empresas frigoríficas á emplear buques de pequeño calado que vienen á completar la carga de aquellos trasatlánticos en el puerto de la Capital, lo que encarece considerablemente la producción de esos artículos, haciendo que cuando lleguen á los mercados de consumo tengan una calidad inferior á los preparados en el Riachuelo ó en La Plata.

Esto no es más que un detalle y podría citar otros, pero no creo conveniente entrar en estas proligidades, porque basta enunciar el hecho de que por este canal se va á llevar los beneficios de las aguas hondas á aquellos puertos sin necesidad de gastar más después de concluído, lo contrario de lo que sucede actualmente con los otros canales que exigen constantemente gastos; basta enunciar este hecho, para que la honorable cámara le atribuya toda la importancia que debe tener.

Se explicaría un aplazamiento de este asunto, que ha sido tan ampliamente discutido por las autoridades cientificas más preparadas en la materia, si hubiera dudas sobre el particular; pero convencida la cámara de la necesidad y urgencia de la construcción de este canal, hechos como están los estudios completos, cuando sus presupuestos están también completos y perfectamente controlados, porque por orden del ministro que habla han sido revisados nuevamente, no hay razón de ninguna clase, digo, para aplazar la consideración de este asunto, haciendo volver nuevamente al Senado el proyecto primitivo de la Cámara de diputados, lo que lo obligaría á correr una suerte que no podemos asegurar de antemano cual será.

Hay otra consideración: que en estos presupuestos están calculados los gastos de construcción, pero no las entradas que el fisco tendrá por el valor de las tierras que se ganarán al río.

Es sabido que las tierras y arenas provenientes de las excavaciones del cauce del canal van á formar terrenos perfectamente utilizables y que en el futuro pueden convertir á este canal en un puerto prolongado en toda su longitud.

No es posible calcular la importancia que esta obra tendrá, y estando todo, como digo, preparado, y teniendo conocimiento el Poder ejecutivo de que las empresas que se preparan á hacer propuestas para las obras á realizarse en el puerto de la Capital, van á hacerlas extensivas á la construcción de este canal, no habría razón para demorar la solución de este punto, por consideraciones de que estudiándolo más despacio tal vez se podría introducir alguna mejora ó alguna ventaja.

Esto con respecto al canal del norte; con respecto á la parte del Riachuelo, no creo que se necesiten mayores estudios para establecer y admitir que resulta absurdo, si se me permite la expresión, que el gobierno esté gastando la cantidad de dinero que gasta en dragarlo á veinticuatro piés y construir muelles en sus dos costados, que cuestan mil pesos por metro lineal, para que todas estas obras resulten en beneficio de los propietarios linderos con el río.

O se suspende la excavación, el dragado del río; y la construcción de los muelles, lo que produciría un gran trastorno en los servicios de aquel puerto, ó se complementa la obra, y desde que se hacen estos sacrificios de dinero, se hacen un poco mayores y se tienen entonces los depósitos de propiedad del estado en terrenos también de su propiedad.

Es de advertir, señor presidente, que los depósitos del puerto de Buenos Aires y los del Riachuelo que estarían en las mismas condiciones, según las cuentas del ministerio de hacienda están produciendo de 17 á 18 por ciento anual sobre el capital invertido, y esto sin contar con los derechos de guinche, sólo con los de almacenaje y eslingaje. Me parece que en estas condiciones no se trata sólo de una obra productiva en el concepto que se le atribuye generalmente á esta palabra; se trata de una obra que producirá un beneficio enorme, considerabilísimo, puesto que vendrá á pagarse en cinco ó seis años.

Pero quiero suponer que se pague en diez; siempre sería una obra que produciría grandes utilidades al fisco, y no se puede demorar más, porque cada día se están valorizando los terrenos de una manera considerable y se están valorizando por la propia acción de la nación, que trata de hacer de aquel puerto una sección importante del de la Capital.

Creo, señor presidente, y para no molestar la atención de la cámara, que estas razones bastarán para justificar la

actitud del Poder ejecutivo al solicitar el voto de la honorable cámara para que acepte las modificaciones introducidas por el honorable Senado.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Veo, señor presidente, que esto es todo una improvisación, pues al mismo señor ministro lo veo improvisando.

El señor ministro nos habla del dragado del Riachuelo y he leído el proyecto del Senado y no veo que diga ni una palabra al respecto.

Se habla de ensanchar hasta cien metro la calle Pedro Mendoza sobre el Riachuelo....

Sr. Ministro de hacienda — El dragado es el que se está haciendo con los fondos que asigna el presupuesto.

Sr. Méndez Casariego—Pero no se habla aquí nada de eso.

Sr. Ministro de hacienda — Es que el señor diputado no se ha dado cuenta sin duda de lo que ha dicho el señor ministro de obras públicas.

Uno de los fundamentos para haber introducido esa modificación en el proyecto de la honorable cámara es que allí se está dragando y haciendo muelles sobre terrenos que son de particulares. Entonces para no valorizar esos terrenos en manera que después no puedan ser utilizados para los servicios del puerto, viene la ley autorizando la expropiación.

El dragado se hace con fondos del presupuesto, hasta 24 pies.

Sr. Mendez Casariego—Muy bien, señor presidente; queda explicado por el señor ministro lo que yo había entendido, que en estas obras estaba comprendido el dragado del Riachuelo, tanto más cuanto que ha asegurado que no se podría dejar al Riachuelo sin gozar de los beneficios del dragado á 26 pies, que se está haciendo.

Muy bien; acepto cualquier explicación que se dé en este sentido; pero, refiriéndose al canal del norte, se nos dice también que la primera sección se proyecta á 40 metros de ancho en el fondo. No lo dicen los agregados que se han hecho á este proyecto, el que en su artículo 18 establece que el canal será de 100 metros en el fondo.

Sr. Ministro de obras públicas Al final, cuando se haya concluído la obra; pero me parece que la ley no se opone á que la primera sección se haga de 40 metros. La ley no ha podido entrar en todos esos detalles.

Sr. Méndez Casariego — Queda mayormente subsistente entonces, la observación que hice de que estos diez millones no son sino el principio de muchos otros millones á gastar, porque si para esta sección de 40 metros se calculan diez millones, estaba en lo justo cuando decía que cuando se proyectó por el ministerio Civit este canal, con 35 metros de ancho, esta obra ya representaba diecisiete millones de pesos oro.

Pero voy á seguirlo al señor ministro ligeramente en su exposición, é insisto en decir nuevamente que no tengo yo mala voluntad para este proyecto; que no quiero juzgarlo ni malo ni bueno, es muy posible que sea muy bueno; pero lo único que discuto, es la oportunidad y la forma de tratar este asunto. Yo sostengo que una sanción de la cámara insistiendo en la anterior, es suficiente para darle al ministro mucho que hacer, y eso con preocuparse simplemente del ensanche del puerto, á fin de colocar ventajosamente esos veintisiete millones de pesos oro que se autoriza á gastar.

Por otra parte, si esta obra tiene la urgencia que el ministro le atribuye, puede ser incluída en la prórroga; y si no la tiene, como yo creo, como seis meses en materia de esta naturaleza no importan una espera perjudicial, se podría dejar para el año entrante, para que venga en un proyecto por separado.

En cuanto á la utilización del puerto, sabemos también cuál es su significado, porque no es una cosa nueva. Está consagrado por las principales autoridades que se han ocupado de estas cosas, que el puerto nuestro puede todavía dar mucho más rendimiento del que da: que si se hacen efectivas esas autorizaciones que ya tiene el Poder ejecutivo para construir depósitos en la margen oriental del puerto, los particulares existentes, vendrán á ser sustituidos por depósitos fiscales; y el mismo señor ministro, me parece que acaba de habilitar dos grandes depósitos, más ó menos á la altura de la dársena sud, que tienen cuatrocientos metros de largo por veinte de ancho, donde está ya concluído el adoquinado, que ha costado trescientos mil pesos, donde hay vías ferreas, que han costado trescientos ó cuatrocientos mil, representando el gasto, cerca de un millón quinientos mil pesos.

Estos depósitos van á llenar grandes

necesidades en el puerto y van á reemplazar á estos depósitos particulares que están trabajando, según entiendo, en condiciones muy desfavorables para el fisco.

Como he dicho, yo no emito juicio respecto de las obras; yo desearía que todas ellas fueran estudiadas, detenidamente, y en ese concepto formulo mi oposición: para que todos estos agregados no sean tratados por la cámara; para que ésta sostenga su sanción anterior, dejándose esos agregados para tratarlos con el tiempo debido y en la oportunidad que la magnitud del asunto requiere.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Yo encuentro que ha sido una feliz inspiración del Senado, incluir en el proyecto de ensanche del puerto, estos agregados, sobre los cuales ha hecho observación el señor diputado por Entre Ríos.

El señor ministro de obras públicas ha dado ya las razones en que estos agregados se apoyan, y son razones ilevantables. Se trata en primer término, de realizar una obra nacional de la mayor importancia, como es el canal del Paraná de las Palmas, reclamado de tiempo atrás y sostenido por autoridades de primer orden en materia de ingeniería hidráulica. Se trata de ensanchar las márgenes del Riachuelo, dotando á este puerto de elementos de que carece, y se trata por último, de construir en Bahía Blanca depósitos fiscales que ya son indispensables, dado el desarrollo que ha tomado aquel puerto, el tercero de la república.

Por lo que hace al canal del norte ó canal de Las Palmas, resuelve, como digo, un problema nacional de primera importancia bajo distintos aspectos igualmente importantes.

Como vía comercial, basta decir que el Paraná de las Palmas es uno de los cursos de agua más magníficos que existen en el planeta, con profundidades que llegan en algunos puntos, como en la vuelta de Obligado, á 150 pies, y que en toda su extensión presenta sondajes muy superiores al calado máximo de las más grandes unidades navales.

El río de la Plata, por su parte, tiene, viniendo del océano, hasta pasada la barra de Punta de Indio, accesos navegables para buques hasta de veintiseis pies de calado, que con poca marea pueden entrar por el canal del norte al puerto de la Capital; pero entre el puerto de la Capital y el Paraná de las Palmas, ó mejor dicho, la boca del Guazú, existe una solución de continuidad en la vía de agua profunda, por los bajíos de esta parte del estuario. Para salvar este grave inconveniente, se ha tratado en todo tiempo de resolver el problema de la navegación á los ríos superiores, dragando en el estuario canales artificiales.

Se ha ido á buscar la solución, precisamente, en la depresión natural que existe á lo largo de la costa uruguaya. Es sabido que el gobierno de la nación mantiene allí un tren de dragado importante y un servicio de boyas luminosas, gracias al cual la navegación se efectúa en condiciones muy superiores á las en que se efectuaba años atrás, pero en condiciones todavía precarias porque está sujeta á las bajantes del río que obligan á los buques, con los perjuicios consiguientes, á detenerse, algunas veces hasta dos ó tres días, en el paso de Martín García, en la barra del Globo y de San Pedro.

Con la construcción del canal que ahora se propone, á lo largo de la costa de Buenos Aires, protegido del lado de afuera con un malecón hasta el río de Luján, se tendrá una vía de agua perfectamente substraída á la acción del aluvión del río de la Plata y que no requerirá, por consiguiente, ningún gasto de dragado. Se tendrá así un canal artificial de veinte y seis pies de calado ó más, si se la quisiera mayor. Prolongando este canal por el río Luján y unido con el Paraná de Las Palmas, por un canal artifical, se completaría una vía contínua de un largo de sesenta kilómetros entre Buenos Aires y el Paraná de Las Palmas, con una profundidad de veinte y seis pies.

En realidad se habrá prolongado el Paraná de Las Palmas, hasta unirlo, por entre orillas elevadas, con el canal del norte del puerto de la Capital. Esta obra no será sino una anticipación de la que la naturaleza realiza, acumulando en el delta el aluvión de los ríos, y librando á la acción de la corriente el trabajo de abrirse cauce á través de los mismos depósitos sedimentarios. Esos cauces son tanto más fijos y profundos, cuanto más adelantada es la formación aluvional en que los corta la corriente. Así se vé que allí donde por el mismo levantamiento paulatino y constante del delta se han formado ya islas con orillas elevadas, los ríos, encajonados por esas islas, son profundos. En cambio,

cuando los ríos desembocan en la amplitud del estuario, sus canales pierden su hondura, porque nada los defiende de la invasión del aluvión. Esta lección de la naturaleza está observada en el proyecto del canal de las Palmas. Para substraer su cauce á la acción sedimentaria se le excava á través de tierras ya formadas, se le dota de orillas elevadas, y en el trayecto del río de la Plata se le defiende con un malecón.

El punto en que, según los estudios hechos para esta obra, desemboca el canal de unión en el Paraná de Las Palmas, corresponde á una profundidad de treinta y seis pies de agua en ese río. De manera que construída la obra, la comunicación por agua quedaría expedita entre el estuario medio del río de La Plata y el Rosario, para buques hasta de veinte y seis pies de calado.

Vale decir, que los grandes trasatlánticos podrán venir en viaje directo y con cargamento completo desde Liverpool, el Havre ó Amberes hasta el Rosario y vice versa, en la seguridad de no estar sujetos á ninguna estadía en el camino.

Esta seguridad se traduce en baratura de fletes y, por consiguiente, en estímulo y fomento del comercio.

Bastaría esta consideración para recomendar la obra desde el punto de vista comercial.

Desde el punto de vista técnico, tiene en su apoyo opiniones decisivas, entre ellas la del ingeniero Corthell que la recomienda en un informe que existe entre las publicaciones del ministerio de obras públicas.

En otras sesiones de la cámara, á que no necesito hacer referencia, porque no fueron públicas, he tenido ocasión de aludir á un informe del ingeniero Barzi, presentado al ministerio de obras públicas, en el último año de la administración del malogrado doctor Quintana, haciendo el elogio de esta obra y demostrando que era indispensable llevarla á cabo, para mantener una vía profunda de comunicación entre el estuario medio del río de la Plata y los grandes afluentes superiores. En ese informe se hace presente las dificultades, cada día mayores, para mantener la profundidad de diez y nueve pies en el canal oriental y se enuncian los fenómenos de orden fluvial que allí se producen y que determinan un sedimento cada vez más activo, traducido en gastos cada día mayores y más premiosos para el erario público, á fin de mantener la profundidad necesaria. Dice el ingeniero nombrado que el banco de la Playa Honda avanza sobre el canal navegable y estrecha progresivamente el paso llamado del Farallón. En consecuencia aumenta los gastos de dragado en proporción que impondrá pronto verdaderos sacrificios al erario.

El canal de Las Palmas resolverá, por otra parte,—no necesito aludir á este punto, pero no está demás que lo haga—resolverá de hecho esta cuestión de jurisdicción, enojosa, ingrata, estableciendo una vía sobre la costa argentina completamente sujeta al control de la república y donde no podrán ocurrir incidentes como los que se han producido y que no necesito recordar.

El proyecto está tan prolijamente estudiado, lo que me complazco en reconocer, en las modificaciones que vienen del Senado, que hasta comprende un detalle de construcción, estableciendo que, al arrancar del canal del norte, el canal correrá al abrigo del malecón que se construye con arreglo á una ley que autorizó al ferrocarril del Pacífico para hacer esa obra.

Esto representa, señor presidente, un ahorro considerable en la ejecución del canal, porque el malecón construído en la forma que está resuelto, es una parte integrante del canal mismo en una extensión de 5 kilómetros, desde la dársena norte hasta la Avenida Sarmiento, casi una quinta parte de la distancia que media entre la dársena norte y la boca del río de Luján.

Podría entrar en consideraciones relativas á la hidrografía de la obra que conozco bien; pero tomaría demasiado tiempo á la cámara, y me basta insistir respecto á la necesidad,—más que al interés y á la importancia,—á la necesidad ineludible de hacer esta obra si se quiere realmente sacar del Paraná todas las ventajas comerciales que ofrece esta vía de agua incomparable.

La República Argentina ha descuidado hasta ahora el aprovechamiento de sus grandes arterias fluviales, aprovechamiento que constituye una de las principales preocupaciones de los gobiernos de los países más adelantados. He tenido ocasión hace poco de recorrer un resumen de los trabajos de canalización y aprovechamiento de ríos, que se realizan en los Estados Unidos, en Inglaterra, en Francia, en Alemania, en Bélgica y principalmente en Holanda, y son tan nume-

rosos que sería detener mucho la atención de la cámara la simple enumeración de la cantidad de obras de este género que se ejecutan y en las que se emplean enormes capitales.

En Prusia, actualmente, se emprende un proyecto de canalización para aprovechar los cursos de aguas naturales, en cuya ejecución se invertirán más de 75.000.000 de pesos oro. Por este tenor podría recordar obras semejantes que importan sumas mucho más considerables que la que este proyecto acuerda.

Por otra parte, el hecho de que venga á última hora el asunto en debate no daña la importancia de la obra, dado que no es una obra improvisada, sino por el contrario discutida de tiempo atrás y tenida muy en cuenta por las autoridades más reconocidas en esta materia. La mención del nombre del ingeniero Corthell, que he hecho, basta ya para ponerla bajo un patrocinio respetable. Podría citar al mismo tiempo el nombre de los ingenieros que se encuentran al frente de la dirección de obras hidráulicas del ministerio de obras públicas, así como la opinión de muchos de los jefes más caracterizados de nuestra marina que le dan una importancia estratégica de primer orden. Hecho el canal la escuadra tendría un apostadero naval inmejorable, con salida siempre expedita, en una gran extensión del río Luján, por ejemplo, donde sobraría espacio para estacionar toda la escuadrilla de torpederos, y hasta podrían entrar, en caso necesario, los cruceros acorazados.

Por lo que hace á las ventajas comerciales que ofrece este canal, se resumen diciendo que su ejecución importaría simplemente hacer de todo el curso del Paraná de las Palmas, desde el Rosario hasta Buenos Aires, un solo dock accesible en todos los puntos del trayecto para los grandes trasatlánticos. Todas las ciudades ribereñas, desde los pueblos inmediatos á Buenos Aires como Belgrano, San Isidro, San Fernando, hasta Zárate, San Pedro, Baradero, San Nicolás, Villa Constitución, todas estas poblaciones se convertirían en verdaderos puertos de ultramar, con sólo construir en sus orillas los acomodos necesarios para el atraque de los trasatlánticos y fácil movimiento de las mercaderías. En realidad puede decirse que el canal de las Palmas, por su importancia comercial será superior á muchos canales de fama universal, como el de Cronstad, el de Kiel ó el de Corinto. Su ejecución, por otra parte, no ofrece sino facilidades, que hacen contraste feliz con la magnitud de la obra. Entre Buenos Aires y el Luján sería excavado á lo largo de la costa, en la playa del río de La Plata, en terreno público por consiguiente. En toda esta extensión el dragado puede hacerse en seco. El material excavado servirá para formar una extensa faja de terreno elevado, apto para todas las aplicaciones. Por ahí correrán los ferrocarriles, se harán caminos generales y se levantarán todas las construcciones comerciales é industriales que buscan las proximidades de los puertos amplios y profundos.

Será, pues, una obra realizada como por ensueño, como por arte mágico, simplemente con completar el eslabón que falta á la cadena, con suprimir la solución de continuidad que existe entre los surcos profundos que ha cavado la naturaleza con las aguas que por el Paraná y el Uruguay descienden de los trópicos, y los que cava el río de La Plata en su salida al océano, surcos profundos, hoy interrumpidos por la formación aluvional del Delta y que completaremos por una obra artificial como ésta, substrayendo la obra á la acción del mismo Delta. Será el esfuerzo nacional mejor aplicado para el aprovechamiento de ese gran don con que la naturaleza ha favorecido á la república, al dotarla de los ríos más caudalosos de la tierra.

Este es el problema que se resuelve por medio del proyecto y yo le doy mi voto entusiasta, lamentando no tener dos para otorgárselos.

He terminado. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Ministro de hacienda—Pido la palabra.

Las informaciones suministradas por el señor ministro de obras públicas y las palabras últimas con que el señor presidente de la comisión de obras públicas ha querido robustecer los fundamentos que han motivado las enmiendas del honorable Senado, creo que satisfarán ampliamente á la cámara.

Sin embargo, deseo dar algunas explicaciones que aclaren las observaciones que ha formulado el señor diputado por Entre Ríos respecto á la habilitación del Riachuelo.

Es sabido que el puerto de la Capital fué habilitado sin los elementos de trabajo indispensables para su explotación

conveniente. En esta situación se ha encontrado durante muchos años, hasta que por fin la atención preferente de los poderes públicos ha hecho que se sancionen leyes para que rinda todo lo que de él se puede esperar.

Es así como el Congreso sancionó últimamente la ley que autorizaba las obras complementarias dentro de los diques, á que se ha referido el señor diputado por Entre Ríos. Esas obras han sido estudiadas por los departamentos de hacienda y de obras púbblicas y pronto van á ser sacadas á licitación por éste último. Servirán para que los muelles del puerto dentro de los diques den el rendimiento que se debe esperar.

Quedaba el Riachuelo cauce navegable con 24 pies de profundidad, donde el ministro de obras públicas hace obras costosas sobre terrenos de propiedad particular, situación que hace que no obstante su habilitación dé un rendimiento que está en esta proporción: mientras que en los muelles de los diques se trabajan de siete á ochocientas toneladas al año por metro lineal, en los del Riachuelo solo se trabajan doscientas. Es imposible seguir en esta situación. La valorización de la propiedad, el hecho de existir allí depósitos particulares donde están almacenados más de dos millones de bultos de importación, sobre los cuales no se percibe derecho alguno de almacenaje, lo que además crea una situación difícil para la percepción de la renta, ha sido motivo para que el Poder ejecutivo adhiera resueltamente á las modificacions intródu-cidas por el Senado. Ellas permitirán que se construyan los depósitos necesarios y al mismo tiempo las obras indispensables pera aprovechar los otros depósitos á que ha hecho referencia el señor diputado por Entre Ríos, situados en el lado este del puerto, y á donde no es posible conducir la mercadería que desembarca en el Riachuelo, por no haber allí depósitos fiscales por falta de terreno donde construirlos.

Es así como el Riachuelo que recibe el 25 por ciento del total de la importación que se hace en la Capital,—que como se sabe recibe el 80 por ciento de la importación total de la república,—quedará habilitado para llenar las necesidades imperiosas de nuestro comercio, mientras se lleva á cabo la obra de ensanche del puerto de la Capital, obra que por más que cuente con la preferente atención de los poderes públicos no podrá ser una realidad hasta dentro de varios años, y entre tanto no tendrá el puerto los elementos indispensables de trabajo.

La obra bajo el punto de vista financiero y económico, difícilmente puede tener igual.

El dato que ha dado el señor ministro de obras públicas es exacto: los depósitos, no los que van á construirse que serán más económicos, los actuales, se pagan en cinco años con sólo los derechos de almacenaje, y eslingaje sin contar lo que se paga por servicio de guinches.

De manera que si se tiene en cuenta también la valorización de esos terrenos, las facilidades para el movimiento portuario, y lo que va á ganar la renta fiscal estableciendo depósitos puramente oficiales, para concluir de una vez por todas con los particulares, que colocan á sus dueños en una situación completamente excepcional, puesto que mientras la generalidad del comercio no tiene sus mercaderías sino cuando ha abonado los derechos, los dueños de depósitos particulares las tienen en su casa y van abonando los derechos á medida que realizan sus ventas.

Podría abundar en otras razones, que también considero pertinentes, pero me explico que no es el momento de ser extenso, por lo que creo que lo expuesto es suficiente para que la cámara apruebe también esta modificación introducida por el honorable Senado.

Sr. Presidente—Se va á votar si se aprueban todas las modificaciones.

—Se vota, y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Queda definitivamente sancionado.

16

EDIFICACIÓN ESCOLAR EN SALTA Y EN CORRIENTES

Buenos Aires, septiembre 24 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación:

Tengo el honor de comunicar al señor presidente que habiendo considerado el honorable Senado en sesión de la fecha el proyecto

de ley en revisión sobre construcción de edificios escolares en las provincias de Salta y Corrientes, ha tenido á bien aprobarlo con las siguientes enmiendas:

Primera. Al final del artículo 1º, substituir las palabras «la provincia de Corrientes» por las siguientes: «cada una de las provincias de Corrientes y de Mendoza.»

Segunda. En el artículo 2º, antes de la palabra «Chicoana» intercalar la siguiente: «La Viña.»

Tercera. Al final del mismo artículo, agregar el siguiente párrafo: «En la de Mendoza, en las siguientes localidades: Jacolí, departamento de Lavalle; en el distrito de Tunuyán; en el departamento de Santa Rosa y en el distrito de La Dormida del mismo departamento».

Dios guarde al señor presidente.

José E. Uriburu
Adolfo J. Labougle
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Destínase la suma de ciento cincuenta y ocho mil pesos moneda nacional de curso legal ($ 158.000 m/n) á la construcción de edificios para escuelas comunes primarias en la provincia de Salta.

Art. 2º Los edificios se construirán en los terrenos que el gobierno de la provincia de Salta destine para ellos en las siguientes localidades: Chicoana, Rosario de Lerma, Rosario de la Frontera, Orán, Caldera, Rivadavia, Cachi, La Merced, Guachipas, San Carlos, Yruya, Poma, San Bernardo de Dies y Candelaria; y en la de Corrientes, en los siguientes pueblos: Alvear, Yapeyú, San Luis, Caa-Catí, San Miguel, Concepción, San Cosme, Empedrado, Salado y Mburucuyá.

Art. 3º Los planos de los edificios serán formulados por el ministerio de instrucción pública, de acuerdo con el gobierno de las provincias y con intervención de las reparticiones que corresponda.

Art. 4º La construcción se realizará bajo la dirección inmediata del ingeniero de sección del ministerio de obras públicas, utilizándose como sobrestantes comisiones honorarias de vecinos caracterizados.

Art. 5º A medida que se terminen los edificios, serán entregados al gobierno de la provincia; y no podrán ser utilizados sino para el funcionamiento de sus escuelas primarias.

Art. 6º Los gastos que demande la ejecución de esta ley se harán de rentas generales, con imputación á la misma.

Art. 7º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 16 de septiembre de 1908.

E. Cantón.
A. M. Tallaferro,
Prosecretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota si se aceptan las modificaciones en discusión, y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

17

FERROCARRILES

SOLICITUD DE J. I. LLOBET Y J. TOURET

Buenos Aires, septiembre 29 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación:

Tengo el honor de comunicar al señor presidente que habiendo el honorable Senado considerado en sesión de la fecha el proyecto de ley en revisión concediendo á los señores José I. Llobet y Juan Touret el derecho de construir y explotar diversas líneas férreas, ha tenido á bien aprobarlo con la única modificación en el artículo 1º de sustituir el inciso *b* por el siguiente:

b) Un ramal al Rosario que arrancará de un punto de la línea anterior dentro de los primeros sesenta kilómetros á partir de Villa María y cuya traza será determinada por el Poder ejecutivo al aprobar los estudios definitivos, y siempre que no perjudique las líneas ya construídas ó concedidas por leyes anteriores».

Dios guarde al señor presidente.

José E. Uriburu
Adolfo J. Labougle.
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Concédese á los señores José I. Llovet y Juan Touret el derecho de construir y explotar las siguientes líneas férreas:

a) Una línea que partiendo de la ciudad de Santa Fe, llegue á Villa María.
b) Una línea que partiendo de la ciudad del Rosario, llegue á Concepción del Tío, cruzando la línea anterior en un punto próximo á la frontera de Santa Fe y Córdoba.

Art. 2.° La trocha será de un metro seiscientos setenta y seis milímetros.

Art. 3.° A los diez y ocho meses de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo, los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de las líneas. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses contados desde la aprobación de los planos; á los diez meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los tres años de iniciados los trabajos.

Art 4.° El concesionario incurrirá en una multa de 30.000 pesos, si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 5.° El trazado de esta línea deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6.° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley, el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4° de la ley número 5315, la cantidad de 25 pesos por cada kilómetro de vía. Si el depósito no se efectuase dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesión.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4° de la ley número 5315, se declarará caduca la concesión, y el concesionario perderá la suma depositada, que será transferida en el Banco de la nación á la orden de consejo nacional de educación.

Art. 7.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la cámara de diputados, en Buenos Aires, á 18 de septiembre de 19 8.

E. CANTÓN.
Alejandro Sorondo,
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota si se acepta la modificación leída, y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

18

EDIFICACIÓN ESCOLAR

EN VARIAS PROVINCIAS

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra. Mi moción comprendía dos partes. La segunda era referente á subsidios á varias provincias, Entre Ríos, Córdoba y Santa Fe, para la edificación escolar.

Sr. Carbó—Ha sido despachado por la comisión, ese asunto.

La modificación del Senado consiste en haber agregado la provincia de Catamarca entre las que gozarán un subsidio extraordinario, dentro, siempre, de la ley general de subvenciones.

Quiere decir que tendrá que poner su parte para tener derecho al subsidio.

Es la modificación que el Senado ha hecho, y la comisión aconseja que se acepte.

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de instrucción pública ha estudiado la modificación introducida por el honorable Senado al proyecto de ley que le fué pasado en revisión, sobre edificación escolar en las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Santiago del Estero; y por las razones que os dará el miembro informante, os aconseja aceptéis dicha modificación.

Sala de la comisión, septiembre 29 de 1908.

A. Carbó—Ponciano Vivanco—Lucas Ayarragaray.

Buenos Aires, septiembre 26 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Tengo el honor de comunicar al señor presidente que el honorable Senado en sesión de la fecha ha considerado el proyecto de ley en revisión, acordando subsidios á varias provincias y ha tenido á bien aprobarlo en la forma siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase á las provincias de Córdoba, Santa Fe. Entre Ríos, Catamarca y Santiago del Estero, como subsidios extraordinarios de edificación escolar hasta las cantidades de pesos 300 000, 200.000 150.000, 200.000 y pesos 200.000 moneda nacional respectivamente.

Art. 2.° Los expresados subsidios serán entregados por el Poder ejecutivo al Consejo nacional de educación, quien deberá ponerlos á disposición de las autoridades provinciales que corresponda para el pago de los edificios construídos, en construcción y á construirse según planos y presupuestos que sean aprobados por dicho consejo, y en la

proporción fijada por el artículo 9° de la ley número 2737 de 1° de octubre de 1890. (Ley de subvenciones nacionales).

Art. 3.° Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se harán de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 4.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 26 de septiembre de 1908.

D. E. PALACIO.
Adolfo J. Labougle.
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1o Acuérdase á las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Santiago del Estero como subsidios extraordinarios de edificación escolar; hasta las cantidades de 300.000 pesos, 200.000 pesos, 150.000 y 200.000 pesos respectivamente.

Art. 2° Los expresados subsidios serán entregados por el Poder ejecutivo al Consejo nacional de educación, quien deberá ponerlos á disposición de las autoridades provinciales que corresponda para el pago de los edificios construídos, en construcción y á construirse según planos y presupuestos que sean aprobados por dicho consejo, y en la proporción fijada por el artículo 9o de la ley 2737 de 1° de octubre de 1890 (ley de subvenciones nacionales).

Art. 3o Los gastos que demande la ejecución de la presente ley se harán de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 4o Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 16 de septiembre de 1908.

E. CANTÓN.
A. M. Tallaferro,
Prosecretario.

—Sin observación, se aprueban las modificaciones introducidas por el honorable Senado.

19

PREMIO EN TIERRAS

Sr. Presidente — Viene ahora la moción del señor diputado Escobar.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de guerra ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado, acordando á la señora Mercedes Demaría de Uriburu y señorita Mercedes Uriburu el premio en tierras que le correspondía á don Vicente Uriburu por la campaña del río Negro; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja le presteis vuestra aprobación.

Sala de la comisión, septiembre 26 de 1906.

M. Ruiz Días.—José Inocencio Arias.—M. Hernández.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Acuérdase á la señora Mercedes Demaría de Uriburu y señorita Mercedes Uriburu, viuda é hija respectivamente del ex-cirujano de la armada, doctor Vicente Uriburu, el premio en tierras que le correspondía al causante por sus servicios militares en la campaña del río Negro, de acuerdo con lo dispuesto por la ley número 1628, del año 1885.

Art. 2° El Poder ejecutivo ubicará y entregará á la señora Mercedes Demaria de Uriburu y señorita Mercedes Uriburu, la extensión de tierras que de acuerdo con el grado del doctor Uriburu, fija la citada ley 1628.

Art. 3o Comuníquese, etc.

J. E. URIBURU.
Adolfo J. Labougle,
Secretario

Sr. Presidente — Está en discusión.

Sr. Arias—Pido la palabra.

El doctor Vicente Uriburu, médico cirujano de la armada, hizo la campaña de río Negro á bordo de la cañonera Paraná, prestando también servicios á bordo del acorazado Los Andes. Es por lo tanto acreedor al premio que el honorable Senado ha concedido á su viuda y á su hija, premio en tierras que por ley del Congreso se otorgó á aquellos expedicionarios.

La foja de servicios del causante está llena de recomendaciones de los jefes bajo las órdenes de los cuales sirviera, y la comisión de guerra ha recibido también informes del ministerio de marina, comprobatorios del patriotismo con que se dedicara al servicio del país.

Es teniendo en vista estas consideraciones, que la comisión de guerra no ha tenido inconveniente en despachar favorablemente este proyecto, esperando que la honorable cámara se servirá acordarle su sanción. (*¡Muy bien! ¡muy bien!*)

Sr. Ortiz de Rozas—Pido la palabra.

Para rogar al señor miembro informante de la comisión que tenga la deferencia de decirme qué extensión de tierras es la que por este proyecto se va á dar.

Sr. Arias—Pido la palabra.

Voy á decirle al señor diputado.

La señora de Uriburu presentó esta solicitud, pidiendo el premio que de acuerdo con la ley le correspondía á su esposo, solicitud que fué presentada en oportunidad; pero el expediente se extravió según consta de los informes que ha tenido la comisión de guerra, suministrados por la oficina de tierras y colonias, y ahora vuelve la señora viuda, en razón de haber fenecido el término que se acordó á los que tenían derechos para presentarse pidiendo estos premios....

—Un señor diputado hace una observación en voz baja al orador.

Sr. Arias—¡Ah! ¿La cantidad de tierra, preguntaba el señor diputado?

Sr. Ortiz de Rozas—Sí, señor

Sr. Arias—Es el Poder ejecutivo el que la señala, según los años de servicios del causante y la graduación; y el ejecutivo hace esa determinación de acuerdo con lo establecido en una ley del año 1885, que comprende á todos los que hicieron la campaña.

—Sin observación, se aprueba en general y particular el proyecto leído.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

20

PUERTO

EN SAMBOROMBÓN

Sr. Presidente—Corresponde tratar el asunto á que se refiere la moción del señor diputado Revilla.

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por el señor Emilio R. del Valle en representación de la sociedad anónima, Port Argentine Great Central Railways Company Limited, sobre construcción del puerto en Samborombón; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Derógase la ley número 4515 que acuerda á la empresa concesionaria del puerto Samborombón un subsidio de dos millones de pesos oro.

Art. 2° Cuando la sociedad anónima Port Argentine Great Central Railways Company Limited, después de aprobados los estudios definitivos á que se refiere el artículo 5° de la ley número 3899, haya invertido en la ejecución de las obras la suma de un millón seiscientas mil libras esterlinas, el Poder ejecutivo subscribirá acciones preferidas de la compañía, de 5 por ciento de interés hasta el monto de la misma suma invertida, ó sea un millón seiscientas mil libras esterlinas. La compañía deberá justificar previamente que cuenta con los medios financieros necesarios para el pago puntual del interés de 5 por ciento anual de las mencionadas acciones.

Art. 3° El Poder ejecutivo pagará las acciones á que se refiere el artículo precedente con títulos á la par de deuda nacional externa, que devengarán 4 y medio por ciento de interés y medio por ciento de amortización.

Art. 4° El Poder ejecutivo podrá fiscalizar las operaciones financieras de la compañía, haciéndose representar ante el directorio central, así como inspeccionar las obras que ejecute.

Art. 5° Si las concesiones acordadas por la ley número 3899 llegaran á caducar ó la empresa dejara de cumplir las obligaciones contraídas, la nación no estará obligada á suscribir las acciones á que se refiere el artículo 2°.

Art. 6.° Comuníquese, etc.

Sala de la comisión, septiembre 28 de 1908.

Emilio Mitre—Marcial R. Candioti - M. Van Gelderen—M. Carlés—J. Barraquero.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

Trataré de conciliar el interés que tiene la cámara en tratar todos los asun-

tos que tiene á su consideración con la importancia y trascendencia del que está en discusión, que es, á no dudarlo, el proyecto de más conveniencia económica y de más importancia de todos cuantos en este año se han discutido y sancionado por el honorable Congreso.

Es por esto, señor presidente, que la comisión de obras públicas ha procurado también prestarle toda la atención que él merece, y porque la nación á la vez que realiza, como acabo de indicar, la obra más trascendental de orden económico para el país, la hace también con el menor sacrificio de dinero posible.

En esta misma sesión, y sobre tablas, acaba la cámara de votar la suma de veinte y tantos millones de pesos oro más, sobre los 27.000.000 de pesos sancionados anteriormente, que suman pesos oro 50.000.000, para la solución del problema del puerto de la Capital; cincuenta millones sobre los sesenta millones de pesos oro, más ó menos, que hasta la fecha cuesta la construcción del puerto de la Capital al tesoro de la nación.

Y bien, señor presidente: todos estos enormes sacrificios de la nación para solucionar la cuestión del puerto de la Capital, de acuerdo con el gran crecimiento y desarrollo del país, no hacen sino solucionar en parte mínima el problema fundamental, de acuerdo con los progresos de la navegación y con el desarrollo, cada vez más portentoso de los intereses materiales de la república.

Con esos 160.000.000 de pesos que cuesta ya el puerto de la Capital, con el sacrificio que acaba de hacer la nación para dotar á todo el litoral argentino, á las provincias de Entre Ríos y Corrientes, del puerto que necesitan, no se hace sino solucionar en parte, como he dicho, el problema portuario de la república.

Todo esto no dará sino puertos para buques que calen, como máximum, veinticinco ó veintiseis pies, sin dar una solución satisfactoria, lo que todavía es un problema, si no es posible aumentar el dragado en la barra de Punta del Indio.

La comisión de obras públicas al estudiar este asunto ha querido tener en cuenta estos grandes intereses del país, y se ha dicho: si la nación no puede hacer esta obra como no pudo hacer directamente el puerto del Rosario y como no podrá hacer en lo sucesivo muchas obras portuarias, porque sus fondos no alcanzan para satisfacer las exigencias del desenvolvimiento del país, ha creído la comisión que era justo, que era lógico, razonable, necesario prestar el apoyo pecuniario que presta la nación por este proyecto, para que se haga el gran puerto en Samborombón.

Las oficinas técnicas de la nación han informado sobre el particular en lo que se refiere á la parte hidráulica ó científica de este proyecto, y la única observación fundamental que han hecho es que es muy posible que la obra no se realice con los 35 millones de pesos oro que la empresa cree que va á costar; que es muy posible que esa obra cueste muchísimo más.

Pero esta observación, lejos de ser contraria, justifica aún más el despacho de la comisión, porque si es mayor el sacrificio que hace el capital particular para que el país tenga un puerto de aguas hondas, con mayor razón la nación debe ayudar á la construcción de esa obra.

Como he dicho anteriormente, el progreso moderno de la navegación establece algo que es innegable, y es que tanto la marina mercante como la de guerra aumentan cada día su calado y que el gran desideratum de todas las naciones en estos momentos, es aumentar la profundidad de sus puertos.

Nosotros en estos momentos estamos precisamente preocupados de dotar á la marina argentina de guerra de algunos grandes acorazados, y yo preguntaría ¿qué hará la nación una vez que tenga estos acorazados, que calarán próximamente 30 pies, si no tiene cerca de la embocadura del río de la Plata donde están los grandes intereses morales y materiales que la escuadra en cualquier momento estaría llamada á tutelar y á defender, si no tiene allí un puerto para abrigar esa escuadra y tiene que ir á buscarlo á mil kilómetros, esto es, al único puerto que que puede servir de abrigo ó apostadero á esos buques, al puerto de Bahía Blanca? Así es que este proyecto no importa solamente la solución del problema económico, sino también el de la defensa nacional.

La cuestión económica de este asunto está basada en la siguiente operación. El puerto cuesta 35 millones de pesos oro, más ó menos. La nación va á contribuir con 1.600.000 libras, no en

dinero efectivo sino en títulos del 4 1|2 por ciento de interés y 1 1|2 por ciento de amortización. Va á recibir de la empresa igual suma en acciones preferidas, que dan un interés de 5 1|2 por ciento. De tal manera, entonces, que la nación, en un lapso de tiempo de 40 ó 50 años, va á amortizar totalmente esta contribución, sin haber desembolsado un sólo peso. De lo que se han preocupado el señor ministro de hacienda y la comisión de obras públicas, es de que en el proyecto se habilitara al gobierno para no caer en un fracaso, para que el tesoro de la nación no contribuya con un sólo peso á esta obra, sino cuando al gobierno le conste positivamente la capacidad financiera de la empresa que la va á hacer.

Como he dicho anteriormente, el puerto de Buenos Aires, con todos sus progresos, con todos los gastos que se van á hacer en él y con los cien millones de pesos que ya cuesta á la nación, es según la opinión autorizada del ingeniero Corthell, un puerto secundario, un puerto absolutamente inferior en la acepción científica de la palabra, puesto que nunca, aún realizando las obras de Punta de Indio, podrán entrar buques de un calado mayor de 25 ó 26 pies.

Para terminar este breve informe voy á leer muy pocas palabras de la autoridad científica de mayor crédito en materias hidráulicas, que ha venido al país porque se trata de una autoridad mundial, el ingeniero Corthell, contratado por el gobierno argentino para que estudiara y diera su opinión sobre los problemas portuarios de mayor importancia de la república.

Refiriéndose á un informe anterior, dice el ingeniero Corthell:

«Desde que redacté aquel informe han tenido lugar ciertos cambios importantes que hacen que mis sugestiones en favor de un puerto de aguas hondas en la gran bahía de Sanborombón, sean aún más necesarias y convenientes de lo que entonces pareció».

«Creo, excelencia, que la prosperidad y desarrollo de esta república dependen en parte de la profundidad de sus puertos y muy especialmente de la del puerto de la Capital. Si este puerto no se pone en condiciones de recibir buques de 26 á 28 pies de calado, en un futuro no distante el comercio de esta gran ciudad será hecho por vía de Montevideo, los buques entrarán en el puerto de aquella ciudad para descargar sus mercaderías en buques fluviales de cabotaje, con destino á Buenos Aires, y entonces el puerto de esta capital será un puerto *interior*, un puerto de cabotaje comparado con el de Montevideo y otros grandes puertos del mundo».

Esta es una de las opiniones más autorizadas de los ingenieros que han venido al país. Y aunque así no fuera todos sabemos que la barra de Punta de Indio obstruye absolutamente la entrada del Río de la Plata y que no es ni será posible, por más gastos que haga la nación para aumentar su profundidad en uno ó dos pies, hacer desaparecer ese obstáculo.

Y así se explica, señor presidente, que la nación haya estado y esté todavía completamente retardada en lo que se refiere á la cuestión portuaria; se explica también, que los capitales extranjeros y las empresas particulares que tanto han contribuído al progreso y desarrollo del país, no hayan venido á proponer la construcción de puertos, porque las obras de esta naturaleza, y sobre todo cuando se trata de puertos artificiales como los nuestros, no dan rendimiento; y así se explica, en fin, cómo la nación, para realizar uno de sus puertos, ha tenido que hacer, como dijo el señor diputado Mitre, un contrato absolutamente ruinoso, como fué el del puerto del Rosario.

Entonces, señor presidente, la comisión cree que esta solución del puerto de Samborombón es la obra, como he dicho, más fundamental, porque la nación tendrá lo que no tiene actualmente: un puerto de aguas hondas en las cercanías de la embocadura del Río de la Plata.

Debe considerarse que desde Bahía Blanca hasta la embocadura del Río de la Plata, hay cerca de mil kilómetros y que en esa vasta extensión, la nación no tiene todavia un sólo puerto, no obstante estar en ese trayecto la zona más rica de la república, y que los productos que salen por Mar del Plata están destinados á soportar cuatrocientos kilómetros de vía férrea á Buenos Aires ó cuatrocientos kilómetros á Bahía Blanca, lo que hace que no puedan sostener competencia ninguna ni ser objeto de explotación.

Dejo fundado en estas breves palabras este despacho, sintiendo no poder dar á la cámara mayores explicaciones. He dicho. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente—Después de estas breves palabras *(hilaridad)*, se votará el proyecto en debate.

—Se aprueba en general y particular el despacho en discusión.

21

CANALES Y PUENTES

EN LA PROVINCIA DE SAN JUAN

Sr. Presidente—Corresponde ahora tratar los dos asuntos á que se refiere la moción del señor diputado Moyano.

Sr. Fonrouge — Entiendo que de acuerdo con la moción del señor diputado doctor Revilla, corresponde que la cámara trate el asunto relativo al ferrocarril solicitado por el señor Otto Francke.

Sr. Presidente—La presidencia entiende que la moción del señor diputado Revilla se refería sólo al puerto de Saborombóm.

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por los señores diputados Moyano y Ortega, autorizando al Poder ejecutivo á invertir la suma de pesos 800.000 en la construcción de un canal principal, de desagües generales y de puentes en los mismos, en la provincia de San Juan, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción substituyendo el artículo 2.° por el siguiente:

Art. 2.° La provincia de San Juan reembolsará á la nación los gastos autorizados por la presente ley. Antes de su ejecución el Poder ejecutivo realizará un convenio con el gobierno de dicha provincia, sobre la forma en que ésta cubrirá los desembolsos en efectivo hechos por el Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 24 de 1908.

Emilio Mitre. — Marcial R. Candioti. — M. Van Gelderen.—M. Carlés.—J. Barraquero.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1. Autorízase al Poder ejecutivo á contribuir con trescientos mil pesos nacionales á la construcción de un canal principal, de canales de desagües generales y de puentes en los mismos, en los puntos que atraviesen calles y caminos públicos, en la provincia de San Juan, para el servicio de irrigación del departamento 25 de Mayo.

Art. 2.° La cantidad á que se refiere el artículo anterior será entregada al gobierno de la provincia para su inversión, por anualidades sucesivas de cien mil pesos cada una, subdividida en cuotas iguales trimestrales, á contar de 1909, inclusive.

Art. 3.° Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 4. Comuníquese, etc.

Ramón Moyano. — Victorino Ortega.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

Este asunto estaba en las mismas condiciones de todas las obras de irrigación ordenadas por el Congreso en distintas provincias.

La única modificación que ha hecho la comisión es que, en lugar de contribuir lisa y llanamente la nación con la suma que se autoriza á invertir, ella le será devuelta por la provincia, una vez que la obra produzca beneficios.

Nada más.

—Sin observación, se aprueba en general y particular el proyecto en discusión.

22

EDIFICACIÓN ESCOLAR

EN SAN JUAN

A la honorable Cámara de diputados, etc.

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados sobre construcción de escuelas en la provincia de San Juan, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Destínase la suma de pesos moneda nacional 200.000 á la construcción de edificios para escuelas comunes primarias en la provincia de San Juan.

Art. 2 Los edificios se construirán en los terrenos que el gobierno de la provincia de

San Juan destina para ellos en los siguientes departamentos: de la Ciudad, Concepción, Desamparados, Trinidad, Santa Lucía, Albardón, Angaco Sur, Angaco Norte, Caucete, Veinticinco de Mayo, Pocito, Huanacache, Calingasta, Jáchal, Valle Fértil é Iglesia.

Art. 3º Los planos de los edificios serán formulados por el ministerio de instrucción pública, de acuerdo con el gobierno de la provincia y con intervención de las reparticionesque corresponda.

Art 4º La construción se realizará bajo la dirección inmediata del ingeniero de sección del ministerio de obras públicas, utilizándose como sobrestantes comisiones honorarias de vecinos coracterizados.

Art. 5º A medida que se terminen los edificios, serán entregados al gobierno de la provincia, y no podrán ser utilizados sino para el funcionamiento de escuelas primarias.

Art. 6º Los gastos que demande la ejecución de esta ley se harán de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 7º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 25 de 1908.

A. Carbó—J. M. Alvares—P. Lacasa—L. Ayarragaray—Ponciano Vivanco.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Destínase de rentas generales la suma de trescientos cincuenta mil pesos para dotar de edificios propios á las escuelas comunes de instrucción primaria de San Juan, á condición de levantarse los edificios en terrenos fiscales de aquella provincia y de que sean favorecidos con ellos los departamentos de la Ciudad, Concepción, Desamparados, Trinidad, Santa Lucía, Albardon, Angaco Sur, Angaco Norte, Caucete, Veinticinco de Mayo, Pocito, Huanacache, Calingasta, Jáchal, Valle Fértil é Iglesia.

Art 2º Incumbe al gobierno de San Juan, consultadas las necesidades sobre la edificación, elegir y determinar los puntos y los terrenos en que convenga levantar los edificios de que elevará descripción y memoria técnicas al Poder ejecutivo nacional.

Art. 3º Incumbe al Poder ejecutivo nacional, por órgano del ministerio de instrucción pública, el aprobar la descripción y la memoria, planear y presuponer las obras y por sus ingenieros dirijir y contralorear las construcciones: todo ello dentro de un marco económico de ciento cincuenta mil pesos para un edificio en la ciudad; de quince mil pesos para un edificio en cada uno de los departamentos de Concepción, Desamparados, Trinidad, Santa Lucía, Albardón, Caucete, Pocito, Jáchal, Valle Fértil é Iglesia y de diez mil pesos para un edificio en cada uno de los departamentos de Angaco Sur, Angaco Norte, Veinticinco de Mayo, Huanacache y Calingasta.

Art. 4º El Poder ejecutivo de la nación y el gobierno de San Juan pondrán todos los medios para que, desde el principio y siempre los terrenos que se empleen y la edificación escolar de esta ley sean exclusivamente de las escuelas comunes primarias de San Juan.

Art. 5º Impútese el gasto á esta ley.

Art. 6º Comuníquese, etc.

Victorino Ortega—Ramón Moyano—Manuel B. Gonnet — Lucas Ayarragaray—M. Van Gelderen.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Este proyecto es análogo al que se presentó para hacer escuelas en la provincia de Salta y que la cámara sancionó con un agregado respecto á la provincia de Corrientes.

Los señores diputados autores del proyecto destinaban la suma de trescientos cincuenta mil pesos para dotar de edificios propios á las escuelas comunes de la provincia de San Juan, y la comisión, teniendo en cuenta las sumas invertidas por la provincia, ha reducido esa suma á doscientos mil pesos moneda naciónal, dejando la construcción en las mismas condiciones establecidas en proyectos anteriores.

Nada más.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

Sr. Presidente — Queda sancionado.

28

PUENTES

EN SAN ISIDRO

Sr. Secretario Sorondo — Los asuntos de la moción del señor Rodríguez Jurado, son los que deben entrar á considerarse: uno sobre construcción de puentes en San Isidro, y el otro sobre premios á los expedicionarios al río Negro.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por el señor diputado Padilla, autorizando al Poder ejecutivo á invertir hasta la suma de 15.000 pesos en la construcción de puentes en San Isidro; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 7 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Carlés.—M. Van Gelderen. — J. Barraquero.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados. etc.

Artículo 1°, Autorízase al Poder ejecutivo á invertir hasta la suma de quince mil pesos moneda nacional en la construcción de dos puentes en la ribera de San Isidro, sobre el arroyo Sarandí.

Art. 2°. La construcción se hará de acuerdo con los planos confeccionados por la inspección general de puentes y caminos.

Art. 3°. El gasto que demande el cumplimiento de esta ley se hará de rentas generales, con imputación á la misma.

Art. 4°. Comuníquese, etc.

M. M. Padilla.

Julio de 1908.

Sr. Presidente — Está en discusión.

—Sin observación se vota y aprueba el proyecto en general y en particular.

Sr. Presidente — Queda sancionado.

24

PREMIOS

EN TIERRAS FISCALES

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de guerra, en virtud de la nota de la de peticiones, de fecha 2 del corriente, comunicándole la resolución del señor presidente de la honorable cámara destinando á esta comisión, por corresponder á ella su estudio, según lo determina el artículo 62 del reglamento, los asuntos referentes á recompensas por servicios militares, ha tomado en cuenta las razones en que fundan su petición varios militares y ex militares que tomaron parte en las campañas contra los indios de los territorios del sur de la República, iniciadas en ejecución de la ley de 5 de octubre de 1878.

El honorable Congreso por la ley número 1120, de 20 de octubre de 1881, acordó una medalla de honor á todos los individuos que formaron en los ejércitos expedicionarios y por la ley número 1628, de septiembre 2 de 1885, concedió á los mismos, premios en tierras que se ubicarían en los mismos territorios.

Cuando la mayor parte de los agraciados con estos premios, hubo obtenido la parte que le correspondía, el Congreso dictó la ley número 3918, en mayo 15 de 1900, que derogó la 1628 y fijó plazos á los que aún no se habían presentado, para reclamar los certificados correspondientes. Vencidos esos plazos, los interesados perdían todo derecho.

Ahora bien; por diversas razones, por haber continuado su servicio en campaña ó en fronteras, ó por haberse retirado á trabajar á lugares distantes de los centros poblados, algunos no se enteraron de ninguna de estas leyes: otros, no pudieron comprobar sus derechos por distintas circunstancias, por carecer de comprobantes, etc, y también debido á la deficiencia de los archivos de aquella época, cuyos documentos después se han organizado en lo relativo á los servicios de cada persona del ejército, en un «legajo personal», de donde han resultado derechos legítimos que el Poder ejecutivo ha reconocido en épocas muy posteriores, acordando por decretos, hasta 1905, á varios militares, la medalla y diploma de la ley 1120, pero nó las tierras de la ley 1628, por haber sido ésta derogada.

Creyendo justo y equitativo acordar lo que solicitan los que no han podido ejercitar sus derechos, por las razones antes mencionadas y por las que dará su miembro informante en oportunidad, la comisión de guerra tiene el honor de aconsejar la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. El Poder ejecutivo ubicará las tierras que correspondan á los jefes, oficiales y tropa del ejército y armada que no los hubiesen recibido y que hayan comprobado haber formado parte de las fuerzas expedicionarias contra los indios de los territorios de Río Negro y de la Patagonia y que hayan recibido el diploma y medalla que determina la ley número 1120.

Art. 2°. Los premios de tierras á que se refiere el artículo anterior, serán entregados en la forma y proporción que establecía la ley número 1628.

Art. 8°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 28 de 1908.

M. Hernández—M. Ruiz Díaz—José I. Arias.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Galiguiana Segura—Pido la palabra.

Entre las órdenes del día repartidas últimamente he visto ayer la que contiene el despacho que acaba de leerse relativa á la reapertura, diré así, de la ley de premios á los expedicionarios del río Negro.

Acompañaría con todo entusiasmo á la comisión á reconocer estos premios, estos estímulos á que se han hecho acreedores todos aquellos que han hecho sacrificios por la patria y por el bien general; pero como he dicho, recién ayer he podido ver el despacho y no he tenido tiempo, por consiguiente, para hojear todas las numerosas leyes y disposiciones que se refieren á estos premios del río Negro.

Recuerdo, sin embargo, por razones especiales, los gravísimos inconvenientes y el abuso á que dió lugar la ley que se derogó por la de 1900 á que se refiere el despacho de la comisión. Y recuerdo un dato que me parece que la cámara debe tener en cuenta cada vez que se trate de renovar disposiciones como la que contiene el proyecto que acaba de leerse.

Los expedicionarios del río Negro, si mal no recuerdo, fueron tres mil; y el gobierno de la nación reconoció premios en tierras á más de diez y siete mil expedicionarios, desprendiéndose de varios millones de hectáreas para premiar á falsos servidores de la patria.

Es indudable que no sería justo, y mucho menos por haber sido tan complacientes las prácticas anteriores, negar este premio á los que verdaderamente hicieron aquella expedición, aún cuando la ley de 1900 haya caducado su derecho y haya cerrado todo plazo para reclamarlo nuevamente. Pero es más doloroso todavía que una ley patriótica como fué ésa, de reconocimiento de derechos legítimamente adquiridos por el sacrificio, por las virtudes cívicas de los ciudadanos, nos haya servido en gran número de casos de simple pretexto para complacencias con personas que no tuvieron ninguna participación en la expedición.

Entre algunos de los recuerdos que tengo sobre este punto, quiero referirme á una palabra que sirvió de base en aquella época para el reconocimiento de derechos. No fueron solamente los jefes, oficiales y soldados que concurrieron á la expedición del río Negro á los que se acordó el premio en tierras como la ley establecía, se inventó la palabra *cooperar* á la expedición del río Negro, y bajo este título, numerosos empleados y nó empleados adquirieron el derecho por certificados especiales al beneficio de los premios de aquella expedición.

En el año 1894 era tal el avance y el número de esas solicitudes de premios, que el gobierno tomó varias disposiciones administrativas estableciendo plazos dentro de los cuales debían presentarse los que aún se consideraran con derechos á ellos, plazos que vencieron repetidas veces, y hubo necesidad de poner entonces una barrera más seria, llegándose á dictar por el honorable Congreso la ley de 1900, á que hace referencia el despacho de la comisión.

De esta manera se cortó aquel abuso á que me referí, que muchas veces venía con la agravante de que cobraban el premio hasta los muertos, y no una, sino muchas veces cada uno de ellos.

La corte suprema tuvo que intervenir también, para cortar este abuso, y creo recordar que en un caso que se sometió á su decisión, estableció que los premios de tierras á los soldados no podrían acordarse sino «en tabla y mano propia», como me parece que dice textualmente la ley.

Por todos estos antecedentes, yo no votaría en contra del propósito de la comisión, sino en contra de la forma general de su despacho, y haría moción para que ese despacho volviera á la comisión de guerra, á fin de que estudiando una por una las fojas, los legajos personales de los que solicitan este premio, presentara un dictamen, consignando en él el nombre de cada uno de los que considerara con derecho, en la misma forma en que hace algunos minutos se ha despachado otro asunto análogo al presente, y en que la comisión, por su despacho, ha tenido oportunidad de conocer exactamente la actuación, y el olvido que haya habido, en su caso, del solicitante.

En este sentido hago moción.

—Apoyado.

Sr. Hernández (M.)—Pido la palabra.

El despacho de la comisión, en la forma que viene, ha sido presentado á la honorable cámara después de un meditado estudio.

Puede ser muy bien que tenga razón el señor diputado al decir que se han acordado premios á más de diez y siete mil personas, sin embargo de no ser más de tres mil las que han expedicionado; pero debo hacerle presente que este premio ha sido acordado no solamente por la expedición á Los Andes el año 81, según se determinó en la ley especial, sino también por la del río Negro y por las que se hicieron en la Pampa el año 76 hasta el 79. En concepto de premios se acordó: primero, la medalla; y después, por la ley de 1885, el premio de tierras.

Es muy probable que haya habido abusos, como dice el señor diputado; pero, por lo que respecta á las personas que figuran en este proyecto, la comisión ha comprobado, perfectamente bien, que todas ellas han tomado parte en las expediciones de la Pampa y río Negro.

Sr. Galigniana Segura—¿Me permite el señor diputado?

No tengo la menor duda; pero yo me refiero al inconveniente de la forma de la ley, que importará reabrir nuevamente una puerta que hizo necesaria una ley expresa, la de 1900, para cerrarla, porque no bastaron disposiciones administrativas, ni de gobierno, para poder establecer una forma concreta de solicitar y acordar estos premios. Fué necesaria una ley, porque esta puerta era demasiado grande.

Entonces, yo creo que se evitaría el inconveniente, haciendo leyes especiales para cada uno de los que tienen derecho á esos premios por no habérseles acordado anteriormente.

Sr. Hernández (M.)—No es posible hacer leyes especiales para cada uno de los que se van presentando.

Sr. Galigniana Segura — Tratamos quinientas pensiones. ¿Por qué no hemos de poder tratar diez premios de expedicionarios al río Negro?

Sr. Hernández (M.)—No pueden concederse premios de tierras en la misma forma que se votan pensiones.

Sr. Galigniana Segura—Es aún más fácil, porque el ministerio de guerra tiene los legajos personales.

Sr. Hernández (M.)—Bien, la comisión ha comprobado el derecho de cada uno de los solicitantes. No alcanzarán á veinte los que están en esas condiciones, los que no se han presentado á recibir este premio.

Estos son los hechos que ha tenido presente la comisión para aconsejar su dictamen.

Sr. Galigniana Segura — Si son veinte, con más razón, creo que valdría la pena de dictar una ley para cada caso, dando el premio á aquéllos que lo merecen, mientras que si hacemos una ley de carácter general, habrá muchos que posteriormente se ampararán en ella.

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Como he tenido ocasión de hacer la moción de preferencia para que se trate este asunto, en vista de las observaciones que ha hecho el señor diputado, me veo obligado á tomar la palabra. Sin haber patrocinado absolutamente este despacho, y en el concepto de que es un asunto justo, es que me he decidido á hacer la moción de que la cámara se ocupe de él.

Es indudable que las manifestaciones hechas importan un proceso de mala aplicación y de mal cumplimiento de la ley por parte del Poder ejecutivo, al haber concedido premios á quienes no tenían derecho á ellos. Acompaño al señor diputado en la censura de tales procedimientos; pero el despacho es tan sencillo y tan claro, que viene precisamente á realizar sus propósitos, pues no se refiere á los que cooperaron sino á aquéllos que formaron parte de las fuerzas expedicionarias contra los indios de los territorios del río Negro y Patagonia, y que hayan recibido el diploma y medalla que determina la ley respectiva.

De manera que es para aquéllos que verdadedamente han hecho la expedición y que por cualquier razón no han recibido este premio, que se hace este acto de justicia, no de excepción, con lo que se evita ese hecho que señalaba el señor diputado y que es más bien una función administrativa y ejecutiva de exclusión á los que no tienen ni los medios para hacer despachar sus solicitudes, ni los argumentos para hacer valer sus derechos.

De manera, pues, que el despacho comprende á los que el señor diputado indica; es, por otra parte, perfectamente claro.

Estas son las razones que he tenido

para formular mi moción de preferencia.

No tengo más que decir.

Sr. Galiguiana Segura—Pido la palabra.

Para hacer una rectificación. Yo no me opongo á que se discuta....

Sr. Rodríguez Jurado—Además, la redacción del proyecto satisface completamente los deseos del señor diputado.

Sr. Galiguiana Segura—La ley sienta un precedente. Por muy buenos que sean los móviles ó designios, todos sabemos que se trata de reconocer estos servicios y de hacer efectivos los premios, y viene á colocar la cuestión en el mismo terreno que existía cuando regía la ley de 1885. Justificar el derecho á un premio ó á una medalla es muy fácil. Bien sabemos todos como se tramitan estas cuestiones en los ministerios, en las oficinas de las distintas reparticiones, pues á cada rato lo estamos viendo.

¿Cómo se corta este abuso, que es tan general y que ha hecho que los expedicionarios se multiplicaran hasta alcanzar un número cinco veces mayor que el real?

Sr. Hernández (S. Z.)—No es una razón para que el Poder ejecutivo de la actualidad no cumpla la ley, el hecho de que hayan abusado los gobiernos anteriores. Yo le digo al señor diputado que si no tiene fe en la información del Poder ejecutivo, respecto del derecho del individuo á quien le ha dado la medalla y el diploma, no sé que otra comprobación puede hacerse ante el Congreso.

Sr. Galiguiana Segura — Yo le pregunto al señor diputado qué razones tuvo el Congreso para dictar la ley de 1900, que cierra la puerta á todos estos relamos.

Sr. Rodríguez Jurado — Queda cerrada la puerta.

Sr. Galiguiana Segura—¿Y por qué no se hace una ley, como se hace con las pensiones acordadas una para cada caso?

Sr. Hernández (S. Z.)—Lo que el señor diputado quiere, entonces, es que la tramitación se haga ante el Congreso, en lugar de hacerla ante el Poder ejecutivo.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Las observaciones que ha hecho el señor diputado por Mendoza me parecen perfectamente atendibles y las razones que da el señor diputado por Entre Ríos, doctor Hernández, me parece que no son las que corresponden al caso.

Si se hicieran las cosas en la forma en que el señor diputado por Mendoza dice, no tendrán que venir los interesados á comprobar nada ante el Congreso. Al hacerse la tramitación del proyecto respectivo, se presentarían los elementos de juicio reunidos ante el Poder ejecutivo; pero el caso es este: el Congreso dará para cada uno de los interesados, una ley especial, y no una ley general que comprenda á todos. La razón de esta precaución es perfectamente justificada por el número excesivo de medallas que se han acordado.

Posteriormente á la época en que la ley prohibió al Poder ejecutivo otorgar tierras, éste ha otorgado todavía medallas y diplomas, lo que indica que hay alguna cantidad de personas que tienen esos documentos, que podrían presentarse al Congreso solicitando premios.

El Congreso en cada vez, como acaba de hacerlo recién, debería sancionar un proyecto para cada persona que se presentara, adjudicándole tierras, porque este me parece que sería un temperamento bien meditado.

Por estas razones estoy de acuerdo con la moción hecha por el señor diputado por Mendoza.

Sr. Galiguiana Segura—Es una garantía para los mismos que tienen los premios, porque con esto se evitaría que pudieran buscarse documentos, por personas que no han prestado los servicios, para utitizarlos; lo que se ha hecho durante muchos años.

Sr. Hernández (M.)—Pido la palabra.

Si se aceptara la indicación hecha por el señor diputado por Mendoza, vendríamos á estar en lo mismo, porque si hay tanta facilidad, como él dice, para obtener el diploma ó la medalla, siempre sería lo mismo, puesto que la comisión de guerra no tiene otra cosa en qué basarse, que los antecedentes que le remite el Poder ejecutivo, para decir si efectivamente el solicitante es acreedor ó no á este premio. Así es que siempre estaremos en idéntica situación, porque se dictaría una ley cada vez que se presentara una persona con el diploma ó el certificado, dado por el Poder ejecutivo,

Entonces, creo que no es justo postergar un año más estas solicitudes que han presentado hace dos.

Sr. Galigniana Segura—¿Por qué no se ha postergado el despacho anterior?

Sr. Hernández (M.)—Porque este despacho ha estado en la comisión de peticiones dos años.

Sr. Arias—Pido la palabra.

Hay una diferencia notable entre el despacho que ha sancionado la cámara, referente á la señora de Uriburu, y este otro que comprende varios solicitantes.

La señora de Uriburu se había presentado en tiempo; pero el expediente se extravió, como tuve ocasión de decirlo cuando interrogó el señor diputado Ortiz de Rozas, por lo que volvió á presentarse y se le acordó el derecho á tierras que tenía su esposo.

Estos otros solicitantes no se presentaron en el plazo que el Congreso acordó para que los acreedores hicieran la solicitud que correspondía; y es por eso que vienen ahora pidiendo que se les acuerde un término para que el Poder ejecutivo les dé el premio á que se han hecho acreedores.

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Yo desearía conocer la moción formulada por el señor diputado por Mendoza, para hacerle una observación.

Sr. Presidente — Es de aplazamiento.

Sr. Galigniana Segura—Mi moción es que el despacho vuelva á comisión, para que en uno nuevo, consigne el nombre de las personas acreedoras á este premio, con el objeto de que se haga no una ley general, sino una ley especial para cada una.

Sr. Vocos Giménez—Voy á votar por el aplazamiento, porque considero que es un asunto de la mayor trascendencia y gravedad.

El año pasado vino este mismo proyecto y levantó una gran resistencia, que dió motivo á que volviera nuevamente á comisión.

No sé si se ha presentado hoy el despacho en este asunto ó en días anteriores.

Sr. Hernández (M.)—Hace como dos meses que está despachado.

Sr. Vocos Giménez—Perfectamente; se me habrá pasado por alto, dado el cúmulo de asuntos que ha tratado esta cámara.

Debo agregar que el año pasado se discutió este asunto, y con ese motivo tuve oportunidad de tomar algunos antecedentes. Según ellos, encuentro que los informes que ha dado el señor diputado por Mendoza son perfectamente exactos.

Los expedicionarios al río Negro, el año 78, resulta que alcanzaban á 16 ó 17,000; de manera que nuestro país tenía en esa época un ejército tan numeroso como el actual.

Fué tal el abuso que se hizo con estos premios que se concedió tierra fiscal en unas 4 700.000 hectáreas. Tengo el dato, porque tuve oportunidad de comprobarlo, y durante la presidencia del doctor Uriburu, fué necesario sancionar una ley que declaraba cumplida aquélla que acordaba los premios en tierras, porque el abuso había llegado á su colmo.

Abrir ahora nuevamente aquella ley, que fué necesario dar por cumplida de una manera definitiva, después de 14 años que había estado en vigencia, creo que entraña un gravísimo peligro.

Por esta razón, voy á acompañar al señor diputado en su moción para que se indiquen las personas que se crean merecedoras al premio en tierras.

Sr. Meyer Pellegrini—El despacho es de septiembre 23: hace cinco días.

Sr. Hernández (S. Z.)—Pido la palabra.

Me parece que se exagera en lo del abuso que se dice cometido al amparo de esta ley.

Yo no he de ocuparme del número de personas que formaron parte de la expedición al río Negro; lo que sí recuerdo, es que en ella no sólo tomó parte el ejército de línea, sino la guardia nacional, en operaciones militares preliminares, y más tarde en la campaña misma, y así puede explicarse que hayan excedido de tres mil los solicitantes.

Pero aparte de eso la situación del asunto es la siguiente:

Había una ley que acordaba premios á los que hubieran tomado parte en esa expedición y se les mandaba dar despacho y una medalla. La ley se cerró después con las tramitaciones de que se ha hecho mención en lo relativo á la entrega del premio en tierras, y quedó entonces solamente el Poder ejecutivo facultado para acordar el diploma y la medalla, á los que se comprobara que habían tomado parte en la expedición.

Los que recurren ahora al Congreso, pidiendo el premio en tierras, por las razones que se han dado por el miembro informante, son aquéllos que han

hecho la comprobación suficiente de su derecho ante el Poder ejecutivo y los que, en mérito de esa comprobación, han recibido su medalla y su diploma.

Ahora mi pregunta es ésta: qué objeto tiene que este asunto sea suspendido, á fin de que traigan nuevos comprobantes, cuando se traen los únicos que se pueden obtener, que es el reconocimiento expreso, hecho por el Poder ejecutivo, confirmado con la entrega de la medalla y el diploma?

Sr. Galiguiana Segura—Y lo mismo decía la ley primitiva.

Sr. Hernández (S. Z.)—Perfectamente; pero ahora los que vienen á pedir estos premios, traen la comprobación que no acreditaron antes los que cometieron el abuso.

Sr. Galiguiana Segura—¡Pero si todos han presentado comprobantes!

Sr. Carbó—De manera que votando con los nombres se sabe lo que se vota, y ahora no.

Sr. Hernández (S. Z.)—Si es necesario que esta ley, como todas, sea cumplida por el Poder ejecutivo, me parece que basta, para justificar la sanción proyectada, la comprobación con que se presentan al Congreso los interesados.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción formulada por el señor diputado por Mendoza.

—Se vota y resulta afirmativa de 36 votos.

Sr. Fonrouge—Pido que se rectifique la votación.

—Se rectifica y da el mismo resultado.

25

MOCIONES DE PREFERENCIA

Sr. Presidente—Corresponde tratar la moción del señor Méndez Casariego.

Sr. de la Serna—Pido la palabra.

Yo creo que debe tratarse en seguida la moción que formulé relativa á créditos de los ministerios de guerra y marina.

Sr. Presidente—Siente la presidencia tener que informar que esa moción no fué votada. Tendría que repetirla el señor diputado.

Sr. de la Serna—Tampoco fué votada la que se acaba de considerar.

Sr. Presidente—Disculpe el señor diputado, fué votada; mientras que la del señor diputado no pudo votarse porque la cámara quedó sin quorum.

Puede formularla de nuevo el señor diputado.

Sr. de la Serna—La hago de nuevo, de acuerdo con lo que me indica el señor presidente. Son dos créditos que tienen sanción del Senado y de esta cámara. Se trata de una modificación introducida por el Senado.

Sr. Presidente—Se votará si la cámara, en el orden de las preferencias, resuelve tratar los créditos á que se ha referido el señor diputado por Buenos Aires.

—Afirmativa.

Sr. Ortiz (I.)—Pido la palabra.

Es para hacer otra moción de orden.

Para que se dé preferencia, en el orden de las votadas, á dos asuntos con sanción del honorable Senado. Uno se refiere á la ampliación del colegio nacional de Salta y otro á una suma para contribuir á los gastos de impresión de la historia del general Güemes.

Sr. Presidente—Estando perfectamente encuadrada dentro del orden reglamentario la moción del señor diputado por Salta, está en discusión.

- Se aprueba esta moción.

Sr. Padilla—La cámara ha resuelto reunirse esta noche á las nueve, y para cumplir esa resolución, es indispensable pasar á cuarto intermedio.

Sr. Castro (J.)—Pido la palabra.

Es para hacer una moción de preferencia.

Para que se trate en el orden de las ya votadas, el proyecto de ley relativo á cloacas domiciliarias en Catamarca.

Además, me voy á permitir hacer otra moción también, para que enseguida de este asunto, se trate en el orden que corresponda, un despacho que acaba de leerse referente á un canal en Santiago

del Estero, que une el río Dulce con el río Salado.

—Se aprueba esta moción.

26

SUBSIDIOS

HOSPITALES DEL PARANÁ Y TUCUMÁN

Sr. Secretario Sorondo—Corresponde tratar el proyecto de subsidio al hospital San Martin, del Paraná.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado la modificación introducida por el honorable Senado al proyecto de ley que se le pasó en revisión referente á subsidio al hospital San Martin, del Paraná, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja las aprobeis.

Sala de la comisión, septiembre 28 de 1908.

Leonidas Zavalla — Gregorio García Vieyra—A. Cornejo.

Buenos Aires, septiembre 24 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación.

Tengo el honor de comunicar al señor presidente, que habiendo considerado el honorable Senado en sesión de la fecha, el proyecto de ley en revisión acordando un subsidio á los hospitales San Martín, del Paraná y de clínicas, de Tucumán, ha tenido á bien aprobarlo con las siguientes adiciones al final del artículo 1º: Casa de aislamiento de la ciudad de Santa Fe, pesos 25.000 moneda nacional; hospital regional del departamento San Martín, provincia de Mendoza, pesos 50.000 moneda nacional y asilo del Carmen en La Rioja, pesos 10.000 moneda nacional.

En consecuencia el encabezamiento del artículo primero debe quedar así: Acuérdase al...

Dios guarde al señor presidente.

JOSÉ E. URIBURU
Adolfo J. Labougle.
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Acuérdase al hospital San Martín, de la ciudad del Paraná, en calidad de subsidio la suma de 50.000 pesos.

Art. 2º Acuérdase al hospital de clínicas, de Tucumán la cantidad de 50.000 pesos.

Art. 3º Este gasto se abonará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 4º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 7 de septiembre de 1908.

E. CANTÓN.
Alejandro Sorondo,
Secretario.

Sr. Presidente—Se votará si se acepta la modificación introducida por el honorable Senado.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—La presidencia desea saber si ha de cumplir al pie de la letra la resolución tomada por la honorable cámara de volver á las nueve.

La cámara debe resolver, entonces, si continuamos en esta sesión, ó pasamos á cuarto intermedio, con aquel objeto.

Varios señores diputados—Pasemos á cuarto intermedio.

Sr. Presidente—Pasaremos á cuarto intermedio.

Varios señores diputados—¿Hasta qué hora?

Sr. Escobar—Propongo que nos reunamos á las nueve y media.

Sr. Presidente—Se votará si pasa la cámara á cuarto intermedio hasta las nueve y media.

—Se vota y resulta afirmativa.

—Se pasa á cuarto intermedio, siendo las 7 y 10 p. m.

SEPTIEMBRE 29 DE 1908

52ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 26ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Alviña, Amaya, Anchorena, Arias, Argerich, del Barco, Barraquero, Bejarano, Bréard, Calderón, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castex, Castro, Cernadas, Cornejo, Costa, Crespo, Day, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García Vieyra, Garrido, Gigena, Grandoli, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Lacasa, López, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (G.), Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pinasco, Piñero, Revilla, Rivas, Rodríguez Jurado, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terrosa, Van Gelderen, Vidal, Vocos Giménez, Zavalla. — **Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Alsina, Crouzeilles, Guasch Leguizamón, Guido Lavalle, Iriondo, Mitre, Olivera (B.), Olmedo, Pera (J. V.), Roca, Vega, Vivanco.—**Sin aviso:** Acosta, Alvarez, Allende, Ayarragaray, Balestra, Barraza, Calvo, Campos, Castañeda Vega, Cordero, Doyhenard, Drago, Fernández, Freyre, García (A.), García (L.), Goenaga, Gonnet, González Calderón, Ibáñez, López Mañán, Meyer Pellegrini, Molina, Mugica, Ortiz de Rozas, Orzábal, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Terán, Varela, Zabala.

SUMARIO N.º 52

1

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley autorizando la inversión de 100.000 pesos moneda nacional en la ampliación de las obras del **puerto de Gualeguaychú.**

2

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de obras públicas por pesos 29.666.64 para pagar una indemnización al señor Carlos Steckelorum con motivo de mejoras realizadas en los terrenos fiscales de la **Chacarita de los Colegiales.**

3

Comunicaciones del Senado.

4

Moción para tratar sobre tablas dos despachos de la comisión de instrucción pública referentes á subscripción á las obras **Deuda pública** y **Actas del Congreso constituyente.**

5

Moción para leer una nota referente á un proyecto de ley sobre construcción de un **ferrocarril de la Capital á Puerto Belgrano.**

6

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley de varios señores diputados referente á la adquisición del **sanatorio** San Martín.

7

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley del Poder ejecutivo sobre construcción de un **puente en el río La Paz.**

8

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley sobre pavimentación del **camino de La Plata á Melchor Romero** y á la construc-

ción de un **camino carretero** de San Marcos Sierra hasta Dolores (Córdoba).

9

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á efectuar diversas **construcciones militares.**

10

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley del Poder ejecutivo autorizando la inversión de 800.000 pesos en la prosecución del edificio de la **cárcel de encausados** de la Capital.

11

Lectura de una nota del señor ministro de obras públicas relativa á la solicitud para la construcción de un **ferrocarril de la Capital á Puerto Belgrano.** — Se resuelve invitar al señor ministro á concurrir á la próxima sesión para tratar el asunto.

12

Renuncia del señor diputado Manuel Carlés del cargo de miembro de la comisión de obras públicas.—No se le acepta.

13

Aprobación de un despacho de la comisión de agricultura en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á vender **tierras en el Chubut** á los señores Julio Koslowsky, Ernesto Meyer y Guillermo Garbers.

14

Mocion para tratar con preferencia un proyecto de ley autorizando una **venta de terrenos** al señor Piaggio, en la Península Valdez.

15

Se lee un despacho de la comisión de guerra en el proyecto de ley relativo al **fomento de la instrucción de tiro** con arma de guerra.

—En Buenos Aires, á 29 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión, á las 9 y 55 p. m.

1

PUERTO DE GUALEGUAYCHÚ

Buenos Aires, septiembre 29 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El Poder ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley, autorizando la inversión de cien mil pesos moneda nacional ($ 100.000 m/n), con destino á la ampliación de las obras del puerto de Gualeguaychú.

Los estudios realizados con el objeto de llevar á la práctica la obra de referencia, comprenden la construcción de obras de defensa en la embarcadura del riacho de Gualeguaychú, profundización de los pasos existentes en éste y la del Canal de la barra á dos metros setenta centímetros bajo cero, permitiendo de esta manera la entrada á dicho puerto de barcos con nueve pies (2 70) dos metros setenta centímetros de calado.

Es por estas consideraciones y por los antecedentes que obran en el adjunto expediente del ministerio de obras públicas, que el Poder ejecutivo ocurre á vuestra honorabilidad pidiéndole quiera sancionar el adjunto proyecto de ley.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA
M. DE IRIONDO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Abrese un crédito suplementario al departamento de obras públicas por la suma de cien mil pesos moneda nacional ($ 100 000 m/n), con destino á la construcción de las obras de defensa en la embarcadura del riacho de Gualeguaychú, profundización de los pasos existentes y la del Canal de la barra á 2.70 metros bajo cero.

Art. 2° El gasto que demande la ejecución de las referidas obras será atendido de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese, etc.

IRIONDO

(A la comisión de presupuesto).

2

CHACARITA DE LOS COLEGIALES

PAGO DE UNA INDEMNIZACIÓN

Buenos Aires, septiembre 29 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

El Poder ejecutivo tiene el honor de someter á la consideración de vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley por el que se abre un crédito suplementario al departamento de agricultura por la cantidad de ($ 29.666,64 m/n) veintinueve mil seiscientos sesenta y seis pesos con sesenta y cuatro centavos moneda nacional, suma que deberá ser abonada á la sucesión del señor don Carlos Steckelorum, como proveniente del juicio seguido por éste contra el gobierno nacional por cobro de pesos, con motivo de las mejoras que llevó á cabo en los terrenos fiscales de la Chacarita de los Colegiales.

En los antecedentes que obran en el expediente adjunto del ministerio de agricultura hallará vuestra honorabilidad los motivos por los cuales no fueron abonados en oportunidad el valor de las mejoras é intereses respectivos de que se hace mérito.

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

FIGUEROA ALCORTA
DE IRIONDO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados etc.

Artículo 1º Abrese un crédito suplementario al departamento de agricultura por la cantidad de ($ 29.666,64 m/n) veintinueve mil seiscientos sesenta y seis pesos con sesenta y cuatro centavos moneda nacional de curso legal, importe del capital é intereses que por mejoras realizadas en los terrenos fiscales de la Chacarita de los Colegios deberá abonarse á la sucesión del señor Carlos Steckelorum.

Art. 2º Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(A la comisión auxiliar de presupuesto).

3

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley acordando pensión á la señora Juana Mollinedo de Frías.—*(A la comisión de peticiones).*

SANCIONES DEFINITIVAS:

Proyecto de ley aumentando la jubilación del profesor don Fulgencio Jesús Sevilla.

—Proyecto de ley acordando pensión á las siguientes personas: Elena y Ema Sánchez Bustamante, Elmira Rojas, Magdalena P. de Pagonapé é hijos menores, María del Carmen Luzuriaga, Estela y María Huergo, Mercedes Leaniz de Funster, Delfina M. de Frugoni, Ana Bosch de Frías, Antonina Freuler, Dolores Gómez de Fay, María del Campo Erhart, Virginia F. de Deffilippi, Sara Albarellos de Battaglini, María Battaglini.

4

MOCIÓN

SUBSCRIPCIÓN Á DOS OBRAS

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra. La comisión de instrucción pública ha despachado los proyectos relativos á dos obras indudablemente importantes. La primera se refiere á la publicación de la «Deuda pública» del señor J. B. Peña, donde se recopilan todos los antecedentes que deben tenerse en cuenta para estudiar esta rama de la administración pública. La segunda, se refiere á la publicación de las «Actas del Congreso constituyente».

Tratándose de dos asuntos análogos, hago indicación para que la cámara resuelva considerarlos juntos, sobre tablas, en el orden establecido.

—Apoyada esta moción se vota y es aprobada.

5

MOCIÓN

FERROCARRIL Á PUERTO BELGRANO

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

En la sesión de ayer el señor diputado por Santa Fe, doctor Pera, hizo moción para que se tratara sobre tablas un proyecto sancionado por el Senado, que se encuentra en la comisión de obras públicas, sobre concesión á los señores Urdániz y compañía, de una línea férrea desde esta Capital á Puerto Belgrano.

Al oponerse á la moción, el señor

presidente de la comisión de obras públicas dijo que existía una nota reservada del señor ministro de obras públicas, por cuya causa la comisión no había despachado el asunto.

Deseando fundar una moción sobre este asunto, á fin de que la honorable cámara tenga conocimiento completo de los antecedentes del mismo, pido que previamente se de lectura por secretaría á esa nota. Me parece que no debe existir una nota reservada para la honorable cámara.

Todas las comunicaciones entre el Poder ejecutivo y el Congreso deben ser públicas, salvo el caso de que se refieran á asuntos que deban ser tratados en sesión secreta.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Deseo hacerle presente al señor diputado que yo tuve el honor de hacer esa misma indicación en la sesión anterior.

Sr. Vocos Giménez—Reconozco la prioridad del señor diputado.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Me parece que el hecho de dar lectura á la nota importaría entrar á tratar el asunto con preferencia á los otros que se ha resuelto despachar sobre tablas.

De manera que yo pido que se aplace la lectura de la nota hasta que se sancionen los asuntos que tienen prioridad.

Sr. Vocos Giménez—La lectura de la nota tomará sólo dos ó tres minutos y mi moción en ningún sentido va á retardar los asuntos que tienen preferencia.

Sr. Fonrouge—Formule, entonces, la moción de preferencia.

Sr. Vocos Giménez—Perfectamente bien, pero previamente deseo se dé lectura á la nota.

Sr. Presidente —Mientras llega la nota á que se refiere el señor diputado por Santa Fe, la cámara puede ocuparse del asunto que ha pedido que se trate el señor diputado por Buenos Aires, doctor Guido Lavalle.

6

SANATORIO SANTA MARÍA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados referente á la adquisición del sanatorio «Santa María», y por las razones que aducirá su miembro informante tiene el honor de aconsejaros en substitución la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Sena o y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para adquirir por la suma de doscientos cincuenta mil pesos moneda nacional el establecimiento denominado «Sanatorio Santa María» ubicado en las sierras de la provincia de Córdoba, con todas las construcciones é instalaciones de que está dotado.

Art. 2º El establecimiento convertido en «Sanatorio nacional» será destinado al tratamiento preventivo y curativo de la tuberculosis, debiéndose hospitalizar preferentemente á los maestros de es uela, miembros del ejército y de la armada y empleados públicos inválidos al servicio del estado, de acuerdo con la reglamentación que el Poder ejecutivo determinará en oportunidad.

Art. 3º. La suma consignada en el artículo 1º, será cubierta con el fondo establecido por el artículo 2º de la ley número 4953 é imputada á la presente, quedando cancelada la cuenta pendiente entre dicho establecimiento y el gobierno nacional.

Art. 4º. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, agosto 6 de 1908.

M. M. Padilla.—Z. Cantón.—Enrique Revilla.—Sabá Z. Hernández. — Aureliano Gigena. — F. Castañeda Vega. — Julián V. Pera.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Declárase de utilidad pública la nacionalización del establecimiento denominado «Sanatorio Santa María» ubicado en las sierras de la provincia de Córdoba, con todas las construcciones é instalaciones de que está dotado.

Art. 2º. El establecimiento convertido en «Sanatorio nacional» será destinado al tratamiento preventivo y curativo de la tuberculosis, debiendo hospitalizar preferentemente á los maestros de escuela, miembros del ejército y armada y empleados públicos inv lidos al servicio del estado, de acuerdo con la reglamentación que el Poder ejecutivo determinará en oportunidad.

Art. 3º. Autorízase al Poder ejecutivo á abonar al doctor Fermín Rodríguez (hijo) la suma de doscientos cincuenta mil pesos mo-

neda nacional en dinero efectivo, al contado ó á plazos, en tierras públicas ó en títulos disponibles en pago de esta adquisición, quedando cancelada la cuenta pendiente entre dicho señor y el gobierno de la nación.

Art. 4°. Los gastos que origine la presente ley, se harán de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 5°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Enrique Revilla.—V. Peña. — Manuel B. Gonnet. — Julio A. Roca (hijo).—R. S. Naón.— A. C. Escobar. — R. Guido Lavalle. —M. Carlés. — Lucas Ayarragaray.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Revilla—Pido la palabra.

Dadas las circunstancias especiales del período parlamentario que termina, voy á ser breve de verdad. Voy á conformarme al precepto de Gracián, el eminente pensador español traducido por Schopenhauer, lo que ya da idea de su alta mentalidad,—y que alguna vez ha sido citado en esta cámara por el señor diputado Piñero. El establece que el informe es dos veces bueno, cuando es breve, y si bien no puedo conformarme á estas dos condiciones, por lo menos trataré de llenar el segundo postulado. Por otra parte, no necesito ser extenso ni difuso en un asunto como este que la cámara ya conoce por haber abundado, al fundarlo, en razonamientos que á mi juicio establecían no sólo la utilidad, sino la necesidad de la adquisición de este sanatorio por el estado.

Porque, indudablemente, si alguna vez éste debe amparar á sus modestos servidores, ninguna oportunidad más propicia para adquirir este establecimiento, que tiene ya capacidad para ciento veinte enfermos y que podrá ser aumentado en la medida qne las necesidades lo exijan, dada su extensión de cuatrocientas hectáreas y su gran conglomerado de edificios perfectamente emplazados y construídos.

En una palabra, lo que realmente interesa á la cámara saber, es que la ad quisición es necesaria, porque ella será el único medio de evitar que acreedores inexorables se apoderen de un establecimiento donde la iniciativa y el esfuerzo particular han fracasado en el sentido del vasto programa acometido.

Yo no creo que su utilidad pueda discutirse. No es el caso de discutir aquí climas de altitud ni su bondad. Son cuestiones ya consagradas: baste saber que el establecimiento se encuentra en ese hermoso valle de Cosquín, que se extiende desde el lago San Roque por el sud hasta la pampa de San Jerónimo y la cumbre de la Sierra Chica hacia el norte, en cuyo centro está precisamente enclavado el sanatorio de Santa María, con estación en el propio terreno; de modo que aparte de su ubicación especial, de ese conjunto de agentes naturales sobre cuya bondad tampoco debo insistir porque son realmente ideales, (temperatura media, iluminación, higrometría, etc.) tiene también obras de arte como un gran dique, el acueducto y el puente sobre el río Cosquín.

Interesa también á la cámara saber si los resultados obtenidos hasta ahora confirman la bondad de esta adquisición, y segundo si su costo es discreto en el sentido de que no hay exageración en el precio que por él se va á pagar y que fija el despacho de la comisión. A este respecto puedo informar con gran acopio de datos, con tan gran acopio, que no solamente podría aclarar cualquier duda que se presentara á los señores didutados, sino que aún podría ocupar, si los señores diputados lo exigieran, más de dos horas de exposición *(voces de ¡no! ¡no!)*. Así pues, me concreto á decir, en lo que se refiere á la estadística tomada sobre 307 enfermos, de los cuales muchos son conocidos; que el porcentaje de curados es muy grande, el de mejorados lo es también y el de los estacionarios muy respetable. Puede decirse que no hay mortalidad sino en enfermos del tercer período en el primero y segundo período: no la ha habido.

La comisión de presupuesto ha estudiado este asunto con la mayor detención y gran acopio de datos; ha pedido informes al departamento nacional de higiene, á la contaduría general, al ministerio de obras públicas, ha llamado á su seno al director y propietario del establecimiento y como resultado de ese prolijo estudio, ha formulado sin discrepancia alguna, el despacho cuya sanción nos ocupa.

Ahora bien; el departamento de higiene, en síntesis, establece por segunda vez en su extenso informe que la única manera de que ese establecimiento sea útil, es que sea administrado por el estado.

En cuanto á la tasación, la dirección

de arquitectura del departamento de obras públicas ha procedido con una proligidad que raya en severidad, porque la tasación de hace cuatro años que era de 545.000 pesos, la ha reducido á 442.000. Esto es lo que se llama en términos comerciales castigar la tasación en un 25 %. No está incluído el mobiliario en la tasación.

De manera que lo que se fija en el proyecto, que son 256.000 pesos; más la deuda, que quedaría cancelada, suman 414.000 pesos, cantidad inferior á esa tasáción severa que he mencionado.

Si la deuda existe, no es por culpa del propietario. Por la ley 3807, tenía éste la obligación de disponer de cincuenta camas para becados, camas que tuvo listas á los ciento veinte días de concedido el préstamo autorizado por dicha ley. Las becas se habían apreciado á razón de tres pesos y medio cada una, lo que importaba una amortización mensual del préstamo de 4.500 pesos. Pero, el número de becados no pasó nunca de diez por las exigencias y dificultades que se oponían á su admisión. Para los enfermos de la Capital y de los parajes próximos, no había inconveniente; pero los de ciudades lejanas tenían que venir aquí para obtener el certificado del departamento de higiene, y esto acobardó á muchos.

En cuanto á la bondad del establecimiento no tengo porque insistir, puesto que su fama no es ya continental solamente. Sabouren en Francia y Powell en Inglaterra, hablan de él en sus escritos en términos elogiosos.

Ya el distinguido Armando Rawson, padre del no menos distinguido Guillermo Rawson, cuya palabra llena de luz é ingenuidad aún parece vibrar en este recinto, había establecido que este aire de Santa María era muchas veces picante. Y este *picante*, para este hombre que no era del todo científico, se refería á la riqueza de ozono que ha sido después comprobada por el doctor Atanasio Quiroga, sobre cuya competencia y probidad científica no tengo porque insistir. Este distinguido químico ha encontrado que en Santa María hay nueve miligramos de ozono por cien metros cúbicos de aire, cifra no superada por ningún sanatorio y sólo encontrada por Maurice Thierry en la cumbre de Mont Blanc, á 3.300 metros de altura, donde comprobó la misma cifra de nueve milígramos.

Quiero ahorrar á la cámara todo lo que se puede decir sobre este asunto, que, como se comprende, por su naturaleza es muy extenso, y que no estaría de acuerdo con mi exordio.

Este sanatorio que se clasifica entre los de altitud media (novecientos metros como promedio) es superior á sus similares como el de Falkenstein, Rupershein, Haute Ville, y Siasgbordart, (este último en Silesia). Para qué incurrir pues en aquello de querer probar demasiado?

Este asunto es dominado por la mayoría de los señores diputados, que conocen aquel establecimiento y con las consideraciones expuestas, dejo librado al juicio definitivo de la honorable cámara, la sanción de este proyecto, quedando á su disposición en cualquier ampliación ó duda que pudiera presentarse.

He dicho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba el proyecto en general y en particular.

7

PUENTE

EN EL RÍO LA PAZ

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo sobre construcción de un puente en el río La Paz, y por las razones que dará el miembros informante os aconseja en su remplazo la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo á invertir hasta la suma de treinta mil pesos moneda nacional en la construcción de un puente sobre el río La Paz (Córdoba), en el paraje denominado Dos Ríos.

Art. 2º El gasto que demande el cumplimiento de esta ley se hará de rentas generales, con imputación á la misma.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 22 de 1908.

Emilio Mitre—M. Van Gelderen — M. Cariés — Marcial R. Candioti—J. Barraquero.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Amplíase en ($ 30.000 m/n) treinta mil pesos moneda nacional las sumas consignadas en la ley número 4301, para atender los gastos que demande la construcción de un puente sobre el río La Paz (Córdoba) en el paraje denominado Dos Ríos.

Art. 2º Comuníquese, etc.

IRIONDO.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Este asunto está perfectamente bien estudiado por la dirección de vías y comunicaciones, y el Poder ejecutivo se ha dirigido por un mensaje á esta honorable cámara, pidiendo los fondos necesarios para la construcción de esta obra. Se trata de un puente establecido sobre un camino de mucho tránsito que pone en comunicación á la ciudad de Córdoba con los departamentos de Ascochinga, La Paz, La Pampa, San Jorge y Santa Catalina, hasta llegar á Jesús María.

Tratándose de una suma relativamente pequeña para una obra pública de tanto interés, la comisión no ha trepidado en aconsejar á la cámara que le preste su sanción.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

8

CAMINOS

DE LA PLATA Á MELCHOR ROMERO
DE SAN MÁRCOS Á SIERRA DOLORES

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados, autorizando al Poder ejecutivo á contribuir con la suma de trescientos mil pesos moneda nacional para el afirmado del camino de La Plata á Melchor Romero; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en la forma siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º El Poder ejecutivo contribuirá con la suma de trescientos mil pesos moneda nacional para subvenir á los gastos que demande la pavimentación del camino entre la ciudad de La Plata y Melchor Romero, comprendido por la diagonal 78, calle 32, y de ahí, paralelamente á la vía del ferrocarril La Plata hasta Melchor Romero; y cincuenta mil pesos moneda nacional para la construcción de una carretera que utilizando el actual camino de San Marcos Sierra á Pintos de Abajo, continúe hasta el pueblo de Dolores (Córboba).

Art. 2º Estas sumas serán pagadas de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 29 de 1908.

Emilio Mitre.—J. Barraquero.—M. Carlés.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Barraquero—Pido la palabra.

Este asunto comprende dos partes: una referente el afirmado de un camino en la provincia de Buenos Aires y otra sobre caminos vecinales en la provincia de Córdoba.

Basta considerar, señor presidente, que se trata de ligar á la capital de la provincia de Buenos Aires con el hospital más importante que tiene, que es el de Melchor Romero.

Y respecto de los caminos vecinales, para los cuales se destina cincuenta mil pesos, se trata de reunir tres ó cuatro pueblos de las sierras de Córdoba que, no obstante su vecindad, carecen de caminos vecinales.

Es lo que tengo que informar á la cámara.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota en general el proyecto y es aprobado, así como en particular.

9

CONSTRUCCIONES MILITARES

Sr. Presidente—La moción del señor diputado Van Gelderen.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto, por las razones que dará el miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la aprobación del proyecto de ley sobre construcciones militares remitido por el Poder ejecutivo, modificando los artículos 2º y 10 en la forma siguiente:

Art. 2º Para cubrir los gastos que demande el cumplimiento de las obras autorizadas en el artículo 1º, queda facultado el Poder ejecutivo para emitir títulos de 5 por ciento de interés anual y 1 por ciento de amortización acumulativa por sorteo y á la par hasta la suma de pesos 13.690.410 moneda nacional.

Art. 10. Queda derogada toda ley que se oponga á la presente.

Sala de la comisión, septiembre 29 de 1908.

M. M. Padilla.—Julián V. Pera.—Z. Cantón. — Sabá Z. Hernández.—E. E. Bréard.—Aureliano Gigena.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para proceder á la ejecución de las siguientes construcciones en las cinco regiones militares:

a) Reparar, ampliar, ó terminar:
Intendencia general de guerra.
Hospital militar central.
Escuela de tiro.
Escuela de clases.
Cuadra para compañía de administración.
Cuadra para compañía de disciplina.
Dos enfermerías.
Cuatro cuarteles de infantería.
Dos cuarteles de caballería.
Dos cuarteles de artillería.
Tres cuarteles de ingenieros.

b) Construir:
Depósito de remonta.
Colegio militar.
Escuela de caballería.
Escuela militar de música.
Dos cuadras para compañía obrero topográfica y camilleros.
Casino para oficiales (Campo de Mayo).
Un picadero cubierto (Campo de Mayo)
Tres comandancias de región.
Treinta y ocho distritos de reclutamiento y movilización.
Veinte enfermerías de guarnición.
Quince cuarteles de infantería.
Cinco cuarteles de caballería.
Tres cuarteles de artillería.
Tres cuarteles de ingenieros.

Art. 2º Para cubrir los gastos que demande el cumplimiento de las obras autorizadas en el artículo 1º, queda facultado el Poder ejecutivo para invertir la suma de trece millones seiscientos treinta mil cuatrocientos diez pesos moneda legal ($ 13.630.410 m/n) debiendo entregarse antes del 31 de diciembre del corriente año tres millones de pesos moneda legal ($ 3.000,000 m/l) de rentas generales é igual cantidad en 1909, mientras no se incluya en la ley de presupuesto, la suma anual necesaria para terminar todas las obras en 1911.

Art. 3º El Poder ejecutivo podrá efectuar las obras enumeradas en el artículo 1º por licitación total ó parcial de cada una de ellas, adjudicar por licitación privada ó pública la mano de obra y mampostería, incluído los materiales de la misma y finalmente por administración ó como mejor convenga. En ningún caso el costo total de las obras podrá exceder de la suma fijada en el artículo 2º para el total de las mismas, disminuir las construcciones proyectadas, ni modificar los planos anexos al mensaje, cuando estas modificaciones representen un aumento real sobre el costo presupuestado para ellas, y no se trata de detalles de construcción.

Art. 4º El Poder ejecutivo queda facultado para adquirir por arreglo directo ó á expropiar, de acuerdo con la ley de la materia, los terrenos que fueren necesarios para las construcciones militares autorizadas por esta ley, los campos de maniobras indispensables en cada región militar, ensanche de plazas de armas y campos de maniobras existentes.

Art. 5º Queda facultado el Poder ejecutivo para enajenar por venta directa á otras reparticiones, ó en remate público, los edificios y terrenos que terminadas las nuevas construcciones resulten innecesarios. Su producido se depositará en la tesorería general de la nación, donde quedará á disposición del ministerio de guerra para cubrir los gastos que demande el cumplimiento del artículo 4º, debiendo el excedente final que resulte ingresar á rentas generales.

Art. 6º Queda facultado el ministerio de guerra para aceptar y firmar las escrituras de propiedades que donen los gobiernos de provincias, municipalidades ó particulares, para las construcciones de edificios militares, plazas de armas ó campos de maniobras.

Los edificios y terrenos de propiedad nacional ocupados por cuerpos ó reparticiones dependientes del ejército, quedan definitivamente afectados al ministerio de guerra.

Art. 7º Queda autorizada la entrada libre de derechos de aduana de todos los materiales de construcción procedentes del extranjero, destinados á las construcciones autorizadas por esta ley, debiendo en cada caso, el ministerio de guerra, pedir su libre despacho al ministerio de hacienda, indicando su destino. Pero para comparar los precios de las propuestas del país con las extranjeras, se cargará á éstas el flete, derechos de aduana, demás gastos y un cinco por ciento

más sobre el precio que así resulte. En estas condiciones se aceptarán las propuestas más convenientes.

Art. 8° Todos los materiales, necesarios para la construcción de las obras autorizadas por la presente ley, serán considerados como carga de la nación para la aplicación de las tarifas de transportes marítimos ó terrestres.

Art. 9° La ejecución del plan general de las construcciones proyectadas estarán bajo la dirección de quien ha proyectado su detalle, con la designación de superintendente, auxiliado por los inspectores de quienes dependerán los encargados de las obras y sobrestantes necesarios.

En ningún caso los gastos de dirección y contralor podrán exceder del cinco por ciento del monto total de las obras proyectadas, debiendo incluirse en la ley anual de presupuesto la parte que á cada año corresponda.

Art. 10 Queda derogada toda ley que se oponga á la presente y los gastos que demande su ejecución se imputarán á la misma mientras no se incluya en la la ley de presupuesto.

Art. 11 El Poder ejecutivo reglamentará la ejecución de la presente ley.

Art. 12 Comuníquese al Poder ejecutivo.

R. M. Aguirre.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

La comisión de presupuesto ha estudiado este asunto con intervención de los ministros de hacienda y de guerra. El problema de la dotación de cuarteles en la república es de absoluta actualidad; no existen en ninguna forma; y precisamente, en estos momentos en que tenemos la ley de conscripción y en que los cuarteles se convierten en escuelas, es indispensable que el gobierno procure la construcción de ellos.

El ministerio de guerra ha presentado un amplio proyecto á la cámara con todos los antecedentes y datos necesarios, en cinco volúmenes, en los que están contenidos todos los planos, especificaciones, presupuestos, etc., etc., que demuestran la importancia de esta obra y las buenas condiciones en que el Poder ejecutivo se propone realizarla.

Este proyecto comprende un plan completo de construcciones de sistema moderno, dotando á todos los cuarteles de construcciones que sean uniformes, en cuanto han de satisfacer idénticas necesidades; y á ese efecto se proyectan cuarteles de diversos tipos, según la clase de armas para que son destinados. Todo está calculado en forma tal, que pueden hacerse ampliaciones á medida que las necesidades lo exijan.

La parte financiera de la obra, que es la que tiene más importancia en este momento, la modifica la comisión, estableciendo que, en lugar de sacarse de rentas generales estos recursos, debe hacerse una emisión de títulos de cinco por ciento de interés y uno por ciento de amortización, porque conceptúa que es la forma más cómoda y fácil de poder realizar estas obras, que importan una erogación de más de trece millones de pesos.

En lo que se refiere, señor presidente, á las construcciones que actualmente tiene el ministerio de guerra, se establece que queda el Poder ejecutivo autorizado para enagenar en remate público aquellas obras que juzgue conveniente, destinando los fondos para cubrir los gastos que demande la construcción de estos cuarteles; y si hubiera excedentes. éstos pasarán á rentas generales.

Estos son los lineamientos generales del proyecto.

Creo que no es oportuno entrar en mayores detalles, sin embargo de que los suministraré si algún señor diputado así lo pidiera.

Debo agregar que este proyecto es uno de los que han venido en mejores condiciones, perfectamente bien documentado é informado. De manera que cualquier dato que se solicite puedo darlo.

Nada más.

—Sin observación, se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

10

CÁRCEL DE ENCAUSADOS

Sr. Van Gelderen —Me permito hacer presente que mi moción comprendía dos asuntos: el relativo á cárcel de encausados, también.

Sr. Presidente—Sí, señor; se va á leer.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo autorizando la inversión de trescientos mil pesos moneda nacional ($ 300.000 m/n) en la prosecución del edificio de la cárcel de encausados de la Capital, y por las razones que aducirá el miembro informante tiene el honor de aconsejaros su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 28 de 1908.

Miguel M. Padilla.—Z. Cantón.—F. Castañeda Vega.—G. del Barco.—E. E. Bréard.—Aureliano Gigena.—Sabá Z. Hernández—E. Revilla.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de ($ 300 000) trescientos mil pesos moneda nacional curso legal, en la prosecución, administrativamente, del edificio de la cárcel de encausados de esta capital; en la edificación de un pabellón para menores, en el terreno disponible del mismo establecimiento y casa habitación para el director, y levantar el respectivo muro de circunvalación.

Art. 2° El gasto que demanden las obras á ejecutarse, será atendido de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3o Comuníquese, etc.

M. DE IRIONDO.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Cantón (Z.)—Pido la palabra.

Para informar con brevedad dando los antecedentes que ha tenido la comisión de presupuesto para despachar favorablemente este asunto.

En sesiones anteriores he tenido ocasion de recordar cuál es la situación en que se encuentran los establecimientos penales con relación al número de encausados. El alojamiento de que disponen el departamento de policía, cárcel de encausados y penitenciaría alcanza á 900 locales, cuando en realidad, los detenidos llegan á 1.400.

Este exceso es imposible conservarlo en buenas condiciones de higiene, disciplina y corrección carcelaria, dada la forma en que se encuentran actualmente estos establecimientos, hacinados de presos. En el departamento de policía por ejemplo, los detenidos duermen por turno. Apenas caben trescientos y hay allí seiscientos. En la cárcel de procesados la situación no es mejor, y en la penitenciaría resulta que en una misma celda se alojan hasta tres individuos, mezclándose los encausados reincidentes con los procesados por delitos ocasionales con grave perjuicio de la profilaxis moral. Con el fin de remediar esta situación, es que el Poder ejecutivo propone la construcción de dos cuadras nuevas para procesados en la cárcel de encausados, y casa para la dirección solicitando para ese objeto la suma de trescientos mil pesos, que se invertirán en materiales, pues la mano de obra será provista por el establecimiento mismo empleando los presos.

Estos son los motivos que ha tenido la comisión para aconsejar este despacho.

He dicho. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

11

FERROCARRIL

DE LA CAPITAL Á PUERTO BELGRANO

Sr. Voces Giménez—Supongo que habrá llegado la nota aquella, señor presidente. *(Risas).*

Sr. Argerich—Me parece que lo mejor es leer esa nota. *(Risas).*

Sr. Presidente—Se va á dar lectura de la reservada. *(Risas).*

—El señor secretario lee:

Septiembre, 22 de 1908.

Al señor presidente de la comisión de obras públicas de la Cámara de diputados:

Ampliando las observaciones contenidas en el informe que precede de la dirección de vías de comunicacion, me permito indicar á esa honorable comisión algunas consideraciones que revisten, á juicio del Poder ejecutivo una importancia digna del estudio meditado que el asunto reclama.

Desde luego, corresponde dejar constancia de un hecho que no puede pasar inadvertido; que se trata, en este caso, de una «concesión vendida antes de haber sido obtenida», y que esta venta se hace á la compañía del ferrocarril del Sud, según resulta de la propia declaración del gerente de dicha empresa al ministro que subscribe, y de las palabras del solicitante, contenidas en el otrosí de su escrito de fojas 2, de 28 de mayo del corriente año, que obra en este expediente. El caso, por lo excepcional, inspira algunas reflexiones.

Que una compañía establecida con fuertes capitales y desde los primeros tiempos de las construcciones ferroviarias en el país, compre una concesión acordada á un particular, no tiene nada de extraño, y es aún un hecho frecuente que conviene facilitar, en vez de impedir, por ser un medio de obligar á las compañías á extender sus redes el de acordar á otros, concesiones que ellas no quieren solicitar.

Pero que tales compañías hagan de propósito deliberado sacrificios innecesarios de capital para comprar lo que pueden obtener gratuitamente, es algo que no tiene explicación satisfactoria, ó que, por lo menos, se presta á conjeturas nada favorables para el buen crédito de las empresas ó de la administración pública.

La compañía del ferrocarril del Sud ha obtenido en este mismo año concesiones para otras líneas, directamente, sin intermediarios, ni más gasto que el de los sellos exigidos por la ley. Si durante la tramitación de sus solicitudes hubiera gestionado la agregación de algunas de las secciones acordadas á Urdániz y compañía, por la sanción del honorable Senado, lo habría obtenido con toda facilidad, desde que le anterior concesión de esos señores, estaba ya caducada. ¿Por qué ha comprado, entonces, una gestión á iniciarse, comprometiendo una importante suma de dinero, cuando pudo y debió iniciarla ella misma?

Tales procedimientos dejarían sentado un precedente que el Poder ejecutivo considera conveniente evitar, estableciendo de una manera terminante que el honorable Congreso no los admite; estando siempre dispuesto á acordar concesiones directas á las grandes empresas con relativa preferencia, por ser ellas las que más probabilidades ofrecen de construir realmente, las líneas concedidas.

Además de las ya aducidas, tiene otras razones el Poder ejecutivo para oponerse al despacho de este asunto.

¿Cómo podría explicarse que el ferrocarril del Sud compre á los señores Urdániz y Cía. la línea de Chas á Ayacucho que ya la tiene él mismo, obtenida por la ley 5535? ¿Cómo se explica que compre la sección de Alzaga á Mar del Plata, en competencia con su propia línea, cuando deja claros enormes en otros puntos igualmente fértiles de la región que sirve? ¿Para qué estas raras combinaciones?

O las compra para no hacerlas, perdiendo el depósito, junto con el precio de la concesion, reservándose la construcción de los trozos parciales que le convienen, y en este caso no habría objeto de acordar las secciones que no habían de construirse; ó bien se propone construir todas las líneas, comprometiendo capitales que van á pesar estérilmente sobre las tarifas generales de la red lo que no debe permitirse por razón alguna.

La sección de Alzaga á Bahía Blanca presenta además un serio inconveniente, apuntado por la dirección de vías de comunicación: que perjudicaría los derechos adquiridos por la compañía general de ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires, que van á hacer un gran beneficio á aquellas regiones, llevándoles el contralor de la trocha angosta, que era la mejor condición de la antigua concesión de Urdániz y Cía., cambiada ahora por la trocha ancha para su venta al ferrocarril del Sur.

Esta suposición se encuentra fundada en el hecho siguiente: la primera concesión que obtuvo esta firma, hacía cruzar la línea por la estación González Chaves, del ferrocarril del Sur, mientras que la actual pasa por la estación Alzaga, aumentando así el recorrido paralelo á la línea proyectada por la compañía de la provincia de Buenos Aires, acercándose más á la misma.

En estas razones funda el subscripto su oposición á la concesión solicitada por los señores Urdániz y Cía., que ampliaría en el seno de esa comisión si fuese llamado en consulta.

Saludo atentamente al señor presidente.

EZEQUIEL RAMOS MEXIA.

Sr. Vocos Giménez — Pido la palabra.

De la lectura de esa nota no se desprende ningún cargo grave contra los concesionarios de esta línea.

En todo caso el ferrocarrril del Sud habría realizado un mal negocio.

Pero ni el Congreso ni el Poder ejecutivo pueden ser tutores de los intereses del ferrocarril del Sud, perfectamente bien administrado. Si esa empresa ha comprado la concesión Urdániz será, indudablemente, porque le conviene. No se explican con otro criterio estos negocios comerciales.

Según tengo entendido, los concesionarios vendieron su concesión antes de caducar, y en la tramitación de este proyecto de ley fué cuando se venció el término fijado en la primera ley y el Poder ejecutivo decretó sin más trámite la caducidad, sin tener en cuenta el ar-

tículo 6º que autorizaba la caducidad «salvo el caso de fuerza mayor»; son sus términos.

Hay razones, señor presidente, que son muy atendibles para insistir en esta ley. Los concesionarios, inmediatamente de obtenida la concesión, hicieron lo que hacen todos los concesionarios, porque ninguno, salvo los ferrocarriles existentes, construyen las líneas directamente: fueron á Europa con el propósito de buscar los capitales; pasaron algún tiempo allí y en esas circunstancias se produjo la crisis norteamericana, y se vieron en dificultades para reunir los capitales necesarios para ejecutar la obra. A pesar de este contratiempo, cumplieron con las condiciones de la ley, depositando 80.000 pesos como garantía, gastando 50.000 pesos en estudios, á más de los muchos miles de pesos que invirtieron en su estadía en Europa, cuando intentaron financiar la operación. Eran contratistas que procuraban cumplir con todas las disposiciones de la ley.

Por otra parte, no se trata en realidad de un proyecto nuevo, completamente desconocido para esta cámara, porque el Congreso sancionó la ley 4985 el año 1906, por la cual se concedía esta línea, y este proyecto no es sino una prórroga de esa concesión, que siquiera por equidad debiera otorgarse para no lesionar intereses respetables.

Por lo demás, señor presidente, este concesionario no es un desconocido, no es irresponsable, está ligado al progreso de la república; es un industrial al que debe mucho la provincia de Santa Fe. Desafiando los peligros que ofrecían hace muchos años los trabajos de explotación de bosques en el Chaco, se internó en esas regiones é hizo adelantar como el que más la industria forestal en la provincia de Santa Fe.

Es un trabajador que tiene méritos adquiridos, y coartarlo de esta manera en sus empresas, sacrificando sus mejores esfuerzos, sus mejores iniciativas, privándole de una concesión que ha obtenido legítimamente, á costa de muchos sacrificios, cumpliendo con las condiciones estipuladas en la misma ley, depositando la garantía etc., sería irrogarle un perjuicio completamente injusto. El país debe mucho á la iniciativa privada, al esfuerzo individual, al pionner de nuestro progreso en los comienzos de nuestro desarrollo industrial.

Existe, es verdad, como se reconoce en la nota que se ha leído una transferencia de esta concesión al ferrocarril del Sud, lo que no tiene nada de reprobable como lo reconoce el ministerio, pues para la región servida por esta línea, poco importa quien la construya, y esa transferencia quedará sin efecto, no despachándose esta ley.—¿Qué razón existiría para perjudicar á unos concesionarios que han depositado la garantía, que han hecho los estudios? Los intereses del ferrocarril del Sud no necesitan tutela administrativa. Si esta empresa ha comprado, ella construirá la línea, dotando de vía férrea á una importante zona de la república.

¿Que al ferrocarril del Sud no le conviene el negocio? Eso lo sabrá su directorio; pero no lo saben ni tienen por qué saberlo las autoridades públicas. Puede suponerse sin embargo que le conviene desde que ha comprado la concesión.

Sin entrar en mayores consideraciones y expuestos estos antecedentes á la honorable cámara, quiero terminar estas breves palabras haciendo moción para que se trate este asunto sin despacho de comisión, porque dada la brevedad del término de las sesiones, no habría tiempo para que la comisión se expidiera, y este proyecto caducaría.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Con las últimas palabras pronunciadas por el señor diputado, me apercibo que este asunto no tiene despacho.

Sr. Piñero—Así lo ha declarado el presidente de la comisión de obras públicas.

Sr. Carbó—Sin abrir juicio absolutamente sobre la conducta de los negociadores de esta concesión, me parece, señor presidente, que las informaciones y hasta las afirmaciones contenidas en la nota del Poder ejecutivo, bien valen la pena de que el asunto pase á comisión para que sea allí estudiado detenidamente.

No en balde debe haber hecho el Poder ejecutivo advertencias de carácter tan grave, tanto más cuanto que entiendo que se trata de una empresa seria y de un peticionante que tiene los méritos que ha mencionado el señor diputado por Santa Fe. Creo que nosotros podíamos ser acusados de ligereza si á pesar de la advertencia que hace á su respecto el Poder ejecutivo y sin escuchar á la comisión respectiva, entramos á considerar un asunto que se presenta con un aspecto tan turbio.

Creo que lo que se impone es que él vaya á comisión, y hago moción en este sentido.

Sr. Presidente—Está en comisión, señor diputado.

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Voy á aclarar un antecedente. Tal vez no me he explicado bien.

Este proyecto está sancionado por el Senado; y hace un mes y medio ó dos meses, no sé con exactitud, está en la comisión de obras públicas; y en razón de que falta un día para terminar el período de sesiones ordinarias, había hecho indicación de que se tratase sobre tablas.

Nada más.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

A proposito de esta solicitud de los señores Luis Urdániz y compañía y al hacérseme la indicación de que había de por medio una nota reservada, me imaginé desde luego algo grave y delicado en grado extremo; algo que pudiera flotar como una sombra ó una niebla de sospecha sobre los nombres de los 40 diputados que votaron la moción de que el asunto fuese tratado sobre tablas; pero felizmente, con la lectura de la nota se han despejado todas las dudas y disipado con un soplo oportuno todas las nieblas al respecto.

Con la historia de este asunto, que he estudiado á fondo, y la nota de que acaba de darse cuenta, puede desde luego afirmarse que á falta de uno hay tres despachos que, bien considerados en su forma y en su esencia, se reducen á uno solo.

El primer estudio del asunto fué hecho por la Cámara de diputados; aprobado aquí, fué ratificado por unanimidad en el Senado; fenecido el término prefijado, la ley cayó por sí misma bajo el peso de la caducidad. Los concesionarios se resignaron á pagar la multa establecida en el contrato, y después de haberla oblado se presentaron pidiendo una nueva ley que les concediera hacer lo que antes no habían podido realizar de acuerdo con el compromiso contraído.

Mientras se tramitaba la renovación de la concesión,—y ya que estamos para decir la verdad y toda la verdad en toda su cruda extensión,—el ferro carril del Sud (á quien no convenía el competidor que se le presentaba de nuevo en el camino), trató de estorbar la construcción de la línea por cuenta de la empresa rival y se comprometió á abonarle una suma dada, á fin de monopolizar el derecho exclusivo de la concesión, librándose por este medio del temido competidor.

Cuando el Senado se avocó el asunto, conocía perfectamente todas y cada una de estas circunstancias; y á pesar de ese conocimiento, la comisión de obras públicas de la alta cámara, presidida—como es sabido por el doctor don Salvador Maciá,—se expidió aconsejando la aprobación del proyecto enviado en revisión.—Pero como el doctor Maciá no pudo informarlo por razones de salud, lo hizo por él el doctor don Benito Villanueva: que demostró con elocuencia la perfecta legitimidad y conveniencia del proyecto, inclusive la del negocio de la transferencia establecido en un artículo de la ley, convenido y aceptado entre los concesionarios y el ferrocarril del Sud.

Y tan bien conocía las circunstancias todas del mismo, que todo lo que hoy aparece como un asunto digno de reserva, está expresamente establecido en un artículo concreto del despacho del Senado, en virtud del cual se autoriza á los concesionarios para que puedan vender su concesión al ferrocarril del Sud.

El proyecto del Senado fué aprobado en la alta Cámara sin la más mínima observación: el señor ministro de obras públicas conocía de antemano el despacho y no se creyó en el caso de apersonarse al Congreso para combatirlo en el Senado.

Tenía razón sobrada para ello el señor ministro: el despacho aconsejando la sanción del Senado llevaba firmas como la del señor don Benito Villanueva, de don Salvador Maciá y del ingeniero don Valentín Virasoro: tres nombres que bastan para que el proyecto pudiera ser tratado con la seguridad de la más insospechable y autorizada legitimidad de la sanción.

Para considerarla turbia, sería menester poner en duda la integridad del doctor Villanueva cuya independencia política y financiera lo pone á cubierto de cualquier sospecha; del doctor Maciá cuya honestidad es una túnica de amianto que ha resistido á las llamaradas y á las brazas de los más enconables apasionamientos políticos; del ingeniero Virasoro cuya vida pública y privada es una tradición y un ejemplo de rectitud y austeridad.

Pedí que se tratara este asunto, escudado por sus nombres que nadie se atrevería á tiznar con el humo de una

duda que sería inmediatamente recogida, si alguno se atreviese á formularla.

No hay, pues, nada de turbio ni de obscuro en este asunto.

No hay, pues, arcanos ni misterios que exijan la tapadera de la reserva para poder tratarlo en esta cámara. El Senado lo ha resuelto claramente; se concede la concesión, y con ella el derecho de poder transferirla al ferrocarril del Sud.

Lo único que aparece claro, y que no tiene reservas, es lo siguiente: que el único beneficiado será el que precisamente se opone á la sanción de esta ley á pesar de los tres dictámenes unánimemente favorables que ha tenido el asunto en el Congreso; ó sea el ferrocarril del Sud, que cuenta al parecer con tutores oficiosos ú oficiales que no se explican, pero que tienen el objetivo indiscutible de estorbar *coûte qui coûte* la construcción de la nueva línea concedida, caducada y pedida nuevamente.

Creo que aclarado en esta forma el asunto, bien podría la cámara avocarse su conocimiento porque, lo repito, no se trata de una línea nueva; se trata de una concesión pedida por concesionarios que han incurrido en mora y que han sufrido la multa preestablecida, entregando en consecuencia 80.000 pesos al Consejo nacional de educación, y que ahora lo único que piden es que se les dé nuevamente la concesión, no de esos ramales parciales, aislados, de que se nos ha hablado, sino de toda una línea completa con lo que se conseguirá siempre este resultado: que el gran coloso se habrá librado de un competidor posible, pero que tendrá que construír una nueva línea que es lo que conviene á los intereses públicos, aún cuando ello no convenga á los intereses del gran coloso del Sud.

He dicho. *(¡Muy bien!)*

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Es muy extraño que á última hora y en sesión nocturna nos estemos ocupando de este asunto, del que lo menos que se puede decir, con un eufemismo, es que es muy confuso.

No se trata del ferrocarril del Sud y del poder que pueda tener como empresa; se trata de la entidad del señor ministro de obras públicas, cuya integridad y celo activo en el desempeño de sus funciones, no pueden ser puestos en duda por nadie.

Sr. Vocos Giménez—Nadie las ha puesto en duda.

Sr. Piñero—No le digo que las haya puesto en duda. Digo que no pueden ser puestas en duda por nadie.

Sr. Vocos Giménez—Reconozco eso.

Sr. Piñero—Si lo hubiera puesto en duda, le habría contestado directamente que no tiene derecho para hacerlo.

Digo que nadie puede hacerlo, en principio, y me afirmo en esta verdad; nadie puede poner en duda la integridad ni la consagración activa y celosa, en el desempeño de sus funciones, del señor ministro de obras públicas, que es el que firma esa nota, recibida por la comisión de obras públicas, cuya labor fecunda, puedo asegurarlo, ha salvado este período legislativo de la esterilidad deplorable de los dos períodos anteriores, con leyes de positiva importancia para el desarrollo económico de la república. Y es la comisión de obras públicas, por la voz muy autorizada de su presidente, quien ha declarado aquí, en la sesión anterior, que ese asunto no tenía despacho y que tenía motivos muy serios, que mejor sería que no se hubiesen hecho públicos, para no despacharlo. De esa nota resulta que estos señores; que yo no conozco, han vendido una concesión que no tenían, del Congreso...

Sr. Pera (C. L.)—Que el Senado le ha acordado dos veces,

Sr. Piñero—Permítame, señor diputado...

Sr. Pera (C. L.) — ¡Dos veces la han tenido!

Sr. Piñero—¡Tengo la palabra!

Sr. Pera (C. L.)—¡La tendrá, pero es exacto lo que digo!

Sr. Piñero—Y el que vende una cosa que no tiene... ya se sabe lo que dice el Código penal!

Sr. Carbó—Pido la palabra.

A mí me sorprende mucho, señor presidente, la manera cómo el señor diputado por Santa Fe ha contestado á la observación que he hecho. Parecería desprenderse de sus palabras que yo tengo interés en proteger de una manera especial á ese coloso del ferrocarril del Sud á que se ha referido.

Sr. Pera (C. L.)—¡Absolutamente!

Sr. Carbó—Muy bien; pero parecería eso...

Sr. Pera (C. L.) —¡No hay parecer ninguno más que lo que he dicho!

Sr. Carbó—Es indudable que el señor diputado no puede tener verdaderamente esa intención, porque sabe que

no tengo absolutamente ninguna vinculación comercial ni de ninguna clase con la empresa de ese ferrocarril. Pero lo que á mí me llama la atención, es que, habiéndose afirmado como se afirma, que estos señores han vendido esa concesión, que están gestionando, al ferrocarril del Sud, se quiera á la vez sostener que es preciso acordarla para que sea quien le haga competencia al ferrocarril del Sud.

Sr. Pera (C. L.)—No señor...

Sr. Ferrer—¡Es un verdadero colmo!

Sr. Carbó—Es un verdadero colmo, lo dice muy bien el señor diputado por Córdoba; y precisamente lo que acaba de decir el señor diputado por Santa Fe, es lo que dice en sus conclusiones la comisión, el ministro en su nota y los que nos oponemos á que se trate el asunto.

No es cierto que va á haber tal competencia; al contrario, va á eliminar la competencia el ferrocarril del Sud, mediante la compra de la concesión.

Entonces lo que no me extrañaría; es que cediéramos esa concesión á otra empresa nueva que la pida.

Sr. Pera (C. L.)—Nadie se hace competencia á sí mismo.

Es muy difícil que la pida otra empresa, estando obligada por contratos ineludibles á construir las líneas de que se trata el ferrocarril del Sud.

Sr. Carbó — La concesión la va á comprar el mismo ferrocarril del Sud. Entonces, ¿qué competencia va á ser esa?

Sr. Pera (C. L.)—Por eso la compra.

Sr. Carbó—Precisamente es lo que he dicho. Me parece que está demostrado perfectamente que esto no es claro, y ue, por consiguiente reclama que tenga un estudio.

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Después de este debate, lo que principalmente pesa sobre mi espíritu, es la afirmación de que se trata de una concesión que ha pasado tres veces por el Congreso argentino, Cámara de diputados y senadores, en virtud de una caducidad y de una reprodución de la solicitud.

Entonces, como no es lícito perjudicar á nadie, voy á permitirme hacer una indicación: que al amparo de estas tres concesiones, diré así, ó de estas tres sanciones que se han enunciado, tratemos mañana, como primer asunto, con citación del señor ministro de obras públicas, esta cuestión.

—Apoyado

Sr. Carbó—Yo he hecho una moción de orden. Creo que el asunto está en comisión ya. Para tratarlo sin despacho de comisión tendría que resolverse así.

Sr. Vocos Giménez—Acepto la indicación hecha por el señor diputado por Buenos Aires, doctor Argerich.

Sr. Anchorena—Pido la palabra.

Entiendo, señor presidente, que este asunto, bajo ningún punto de vista debe tratarse sin despacho de comisión.

No debo dar muchas razones para ello. Creo que bastan y sobran las que ha dado el señor diputado por Entre Ríos, y algunas que ayer, aunque á la ligera, dió el presidente de la comisión de obras públicas. Pero á más de esto, entiendo que esta cuestión no podrá tratarse mañana como primer asunto, debido á que la cámara ha resuelto dedicar la sesión de mañana para ocuparse de la fusión con prioridad á cualquier otro asunto.

Por esta circunstancia, voy á oponerme á la moción del señor diputado por Buenos Aires.

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Indudablemente, dentro del mecanismo parlamentario es grave, algo inusitada la forma de comunicación del señor ministro de obras públicas. Yo quiero ponerme, y pongo mi espíritu en esta suposición de que no sea justa la oposición á este proyecto. Estamos en la penúltima sesión del período, y entonces, no es cuestion de anteponer una cuestión de forma á una cuestión de fondo.

¿Qué inconveniente hay en que mañana el señor ministro de obras públicas venga á darnos las explicaciones que ofrece sobre este asunto? Se acaba de decir, hace un momento, que lo que se persigue es la caducidad de esta concesión, para que entonces como ha dicho uno de los señores diputados que ha hablado hace un momento, caduquen los derechos de la concesión, si este asunto no es despachado ahora. Y yo digo: ¿es justo que nosotros, pudiendo adoptar una medida de esa naturaleza—yo no tengo mi espíritu inclinado á una ú á otra solución—es justo, digo, que nosotros podamos infligir un daño al interés privado, á la libre estipulación de las convenciones amparadas por las leyes, por una cuestión de tiempo material, cuando tenemos el suficiente para poder mañana tener opinión serena sobre el asunto?

Creo que no, señor presidente: y en ese sentido, hago indicación.

Sr. Presidente—Se votará la moción.

Sr. Oliver—¿Esta moción, se vota por mayoría de votos ó se necesitan dos tercios?

Sr. Presidente—Es para que la honorable cámara se ocupe mañana de esta moción en presencia del señor ministro.

Sr. Oliver—Pero como no tiene despacho de comisión...

Sr. Piñero—Importa tratar sobre tablas.

Sr. Argerich—Que se invite al señor ministro de obras públicas á que concurra á la sesión de mañana para resolver este asunto.

Sr. Presidente—La moción del señor diputado Argerich, en los términos en que la formula ahora, de que se invite al señor ministro de obras públicas, entiendo que sólo requiere simple mayoría.

Sr. Ferrer—¿A qué objeto se va á invitar al ministro de obras públicas?

Si se invita al señor ministro, será para que dé explicaciones sobre un asunto que la cámara tenga bajo su estudio; pero desde el momento que la cámara no ha resuelto ocuparse del asunto, no tiene para qué venir.

Sr. Presidente—Cualquier diputado puede pedir que venga un ministro para dar explicaciones sobre cualquier asunto.

Sr. Ferrer—Sobre un asunto que esté á estudio de la cámara.

Sr. Presidente—Se va á votar la moción del señor diputado Argerich.

—Se vota la moción y resulta negativa.

Sr. Vocos Giménez—Pido que se rectifique la votación.

—Rectificada la votación, resulta afirmativa de treinta y seis votos.

12

RENUNCIA

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Ruego á la cámara que me escuche sobre lo que voy á decir.

La resolución que acaba de adoptar la honorable cámara para tratar un asunto que la misma comisión resolvió ni siquiera considerar supone un antecedente no conforme con lo que yo creo la dignidad de miembro de esa comisión.

Por consiguiente, ruego á la presidencia, ruego también á mis honorables colegas, que en todo tiempo me han dispensado benevolencia para estimularme en el cumplimiento de mi deber, ruego á la cámara—digo, como nunca lo he hecho hasta ahora—que me acepte la renuncia de formar parte de esa comisión.

Sr. Padilla—Pido la palabra.

Yo he colaborado y he contribuido con mi voto á la moción del señor diputado Argerich, pero he entendido que no se ha resuelto que la cámara se ocupe del asunto; se ha resuelto simplemente que venga el señor ministro, y que según las manifestaciones que haga, la cámara adopte una resolución, sea de ocuparse, sea de no ocuparse del asunto. En ese concepto yo he votado.

He querido dejar establecido que este es el concepto que he tenido al dar mi voto, pues no hay una resolución de la cámara para tratar el asunto.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Advierto á la cámara que es la primera vez que formulo una renuncia, y la formulo producida por una emoción de mi corazón, señores diputados que siempre ha sido sincero, por lo que ruego á la cámara que no insista, y que por consiguiente, acepte la renuncia que he formulado.

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Señor presidente: el incidente que afecta especial é íntimamente al señor diputado, me afecta también á mí, por la cariñosa vinculación que tengo con el señor diputado Carlés.

Yo no he entendido en manera alguna, ni traer á la cámara la consideración de este asunto, ni formular una interpelación al señor ministro de obras públicas sobre este asunto. Mis palabras, en la discrepancia de opiniones vertidas, se han fundado únicamente en el párrafo, si no he entendido mal al leerse la nota, en que el señor ministro de obras públicas se pone á la disposición de la cámara para dar mayores antecedentes sobre el asunto materia de esta discusión, pura y exclusivamente para esto, sin otro propósito ni otro al-

cance, pero en manera alguna para tratar un asunto que ni siquiera conozco ni para interpelar al señor ministro.

Así, pues, yo le pediría y quisiera influír en el ánimo de mi distinguido colega, para que si él no modifica su resolución, se dé cuenta exacta de cuál ha sido el pensamiento.

Podría añadir, además, para definir mi situación en este recinto, lo siguiente: tengo motivos personales de poca simpatía por el peticionante de este asunto.

Sr. Carlés (M.)—Ratifico la manifestación que acabo de hacer: aquí no defiendo ausentes ni impido interpelaciones, absolutamente. Yo lo que quiero en este momento es salvar mi dignidad personal de miembro de la comisión de obras públicas, y al despedirme de la comisión,—porque me doy por despedido, aún cuando la cámara, por razones que pudieran ser efectivamente personales no me aceptara la renuncia—declaro que no formo ya parte de la comisión, sin perjuicio de que agradezca á la cámara la benevolencia gentil, generosa y espontánea que siempre ha dispensado á mi palabra, sin duda porque, como es en este momento, ha sido siempre sincera. *(¡Muy bien!)*.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

He votado en contra de la invitación al señor ministro, sin embargo de lo cual, yo entiendo que la cámara lo que quería es que el ministro viniera á dar explicaciones para resolver después lo que creyera conveniente.

Varios señores diputados—Eso es!

Sr. Carbó—La observación que antes de votar este asunto hizo el señor diputado por Córdoba, doctor Ferrer, es exactísima: la cámara tiene el derecho de llamar á su seno á los ministros del Poder ejecutivo para informarla sobre los asuntos que tiene á debate; de manera que no podemos nosotros votar, me parece, que venga el ministro á dar explicaciones sobre una nota que no ha sido dirigida á la cámara sino á la comisión de obras públicas, que tiene á su estudio un asunto, nota que le ha sido traída en virtud de la declaración que el presidente de la comisión de obras públicas hizo para pedir que no se tratara el asunto sin despacho, sobre tablas.

Ahora bien, señor presidente: esta resolución de la cámara, que tiene el derecho de tomarla y que ha tomado—no debo creer que tome ninguna resolución sin derecho—no me parece á mí que pueda traer sobre la comisión de obras públicas, ni sobre ninguna comisión, ni sobre ningún diputado, una situación incómoda.

Esto, por lo que hace á la susceptibilidad personal que pueda haber; que si la cosa se toma del punto de vista del puro derecho parlamentario; no habría sino que pedirle al señor diputado por la Capital, que él mismo se fije en que si fuéramos á aceptar como antecedente legítimo, digno de invocarse; el que una resolución de la cámara contraria á la opinión de una comisión bastara para que ésta se considerara desairada, la cámara se encontraría en el caso de no poder votar casi nunca asuntos sobre tablas, siendo ésta una facultad que se halla establecida en todos los manuales de derecho, en todos los reglamentos de asambleas y en todas las constituciones.

De manera que me parece que es el caso de que el señor diputado no insista en su renuncia. Nosotros tenemos el derecho, sin lastimar absolutamente su dignidad, de no aceptársela. Será mi voto en ese sentido. *(¡Muy bien!)*

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

Creo que el señor diputado, por más que yo no acepte las razones que ha dado para fundar su renuncia, tiene el derecho de insistir en ella; pero á su vez la cámara no está obligada á pronunciarse desde luego sobre esa renuncia. En consecuencia, yo pido que este asunto se aplace para la sesión de mañana.

Sr. Carlés (M.)—Es una moción de orden y pido que mi renuncia se trate sobre tablas.

Sr. Fonrouge—Pido que se vote mi moción.

Sr. Presidente—Así se hará.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Entiendo que la resolución tomada por la honorable cámara de llamar á su seno al señor ministro de obras públicas, para que amplíe los datos suministrados en la nota de acuerdo con el último párrafo de la misma, en nada absolutamente ha podido herir á la comisión de obras públicas de que me honro en formar parte. Si pensara lo contrario, como mi colega el señor diputado Carlés, lo habría acompañado también en la renuncia que formula; pero compañero de comisión, conocedor

de la eficacia de su actuación dentro de ella, conocedor de las prendas que todos nosotros le reconocemos, no creo, señor presidente, que haya en este caso motivo para una renuncia ni para aceptársela.

Ahora, si la cámara resolviera mañana, después de oir al señor ministro de obras públicas, tratar este asunto, y la comisión de obras públicas se manifestara contraria, podría ese hecho ponernos en el caso de perder como elemento eficiente dentro de la comisión de obras públicas, al señor diputado por la Capital. Pero, sin que esto suceda, creo que la cámara procediendo en justicia, sin los motivos personales que puede tener el señor diputado por la Capital, debe rechazar la renuncia, y en ese sentido votaré.

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

Como autor de la indicación de que se leyera la nota del ministro, quiero decir dos palabras.

Yo no he tenido, ni siquiera remotamente, la idea de que mis palabras ó mi actitud pudieran lastimar la susceptibilidad de los señores miembros de la comisión de obras públicas.

Reconozco la labor de la comisión, reconozco la actuación inteligente y eficiente del señor diputado doctor Carlés...

Sr. Carlés (M.)—Muchas gracias.

Sr. Vocos Giménez—...y la renuncia que ha formulado honra su temperamento caballeresco que siempre le he reconocido.

Sería demasiado sensible que se aceptara la renuncia y se privara á la comisión de una de las mejores y más inteligentes actividades de la misma y de sus brillantes iniciativas, dentro de ella.

Yo quería decir estas palabras para que, ni remotamente, se dé á lo que antes manifesté, un alcance que no tiene.

Sr. Carlés (M.)—Agradezco los elogios, precisamente porque no los merezco, pero repito á la cámara que tengo tan habituada mi sensibilidad, que procede siempre á impulso de mis reflexiones. Ruego á la cámara que no se hable más de este asunto y que acepte sobre tablas mi renuncia.

Sr. Costa—Pido la palabra.

Yo creo que la cámara puede resolver que se llame á un ministro á dar explicaciones, sin que sea necesario que el asunto á que ellas se refieran esté á consideración de la cámara.

En ese sentido he dado mi voto que no importa contradicción con el criterio de la comisión que ha suspendido el despacho del asunto, sino más bien coincidencia, puesto que ella ha entendido que no debía despachar el asunto, y la cámara, al resolver que se llame al señor ministro para que dé explicaciones, ha manifestado una duda, pero no su criterio divergente con la comisión.

De manera que, siendo coincidente el criterio de la cámara con el de la comisión, creo que no procede la renuncia del señor diputado por la Capital, como miembro de la comisión.

Pero, aunque así no fuera, pienso que debe rechazarse la renuncia; y en consecuencia voy á votar en contra de ella.

Sr. Presidente—Se va á votar si se acepta la renuncia de miembro de la comisión de obras públicas presentada por el señor diputado por la Capital.

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Van Gelderen—Pido que se haga constar que ha sido por unanimidad porque el señor diputado renunciante no puede votar.

Sr. Carlés (M.)—Yo soy el juez más implacable de mi conciencia, señor diputado.

Sr. Carlés (C.)—Con excepción de mi voto, porque lo he dado por la aceptación de la renuncia.

Sr. Ferrer—Que se haga constar que ha sido contra el voto de los dos señores diputados Carlés.

13

VENTAS DE TIERRAS EN EL CHUBUT

SOLICITUD DEL SEÑOR J. KOSLOWSKY Y OTROS

Sr. Presidente— Ahora viene la moción del señor diputado Argerich.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de agricultura ha estudiado la solicitud de los señores Koslowsky, Meyer y Garbers sobre compra de tierras en el Chubut; y por las razones que dará el miembro informante de la comisión, tiene el honor de aconsejaros la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para vender á cada uno de los señores Julio Koslowsky, Ernesto Meyer y Guillermo Garbers, diez mil hectáreas de tierra fiscal en el territorio nacional del Chubut.

Art. 2° El precio de la venta será el que determine la ley número 4167 y la ubicación se hará donde los interesados tienen sus poblaciones.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Lamento que el señor diputado Acosta, encargado por la comisión de agricultura para informar el proyecto, no haya asistido á la sesión; pero por las palabras que pronuncié en la sesión de ayer referentes á este asunto, y por las elocuentísimas del señor diputado Argerich, la cámara tiene ya perfecto conocimiento de la cuestión.

Los señores Koloswky, Garbers y Meyer han sido unos de los pionniers de nuestros desiertos; y con motivo del fallo arbitral de su majestad británica, una inmensa zona de nuestros territorios fueron adjudicados á la República Argentina, debido á esos pobladores.

Los solicitantes se presentaron al ministerio de agricultura y no obtuvieron resultado en sus gestiones; hace unos meses recurrieron al Congreso y la comisión de agricultura después de un estudio detenido de las peticiones ha proyectado el despacho de que acaba de darse cuenta y pide sea aprobado por la honorable cámara.

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho de la comisión de agricultura.

—Se aprueba el proyecto en general.

—En discusión el artículo 1°.

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Yo no sé, señor presidente, hasta que punto no sería el caso, en la excepcionalidad de este asunto, de que en vez de tratarse de una venta, fuese una donación hecha por el estado.

El año 1897, cuando se producía la expedición de Stephen, que tanto trabajo dió á la cancillería, el señor naturalista solicitante, escaso de fondos, arrendaba al gobierno argentino una fracción de territorio del sud, que iba á poblar; y cuando al año siguiente, nosotros en sesiones secretas debatíamos los medios de defensa nacional, aquellos hombres ocupaban el territorio del Chubut; y aquella ocupación, como tuve el honor de decirlo en la sesión anterior, fué la que salvó para la república esa extensión del territorio argentino.

El coronel Holdich en su libro establece que aquel punto del territorio era el de más difícil demarcación, porque las aguas caían hasta el territorio chileno, pero era evidente que la ocupación del señor Koslowsky y sus compañeros y la casa allí establecida, implicaban el ejercicio de la soberanía argentina sobre el territorio, y en virtud de esa población aquellas grandes extensiones de territorios fueron declaradas argentinas, como puede verse en el trazado sinuoso de la línea del árbitro, porque en aquellos sitios, estos hombres después de recorrer más de doscientas leguas sin encontrar más que dos poblaciones, levantaron su casa, establecieron corrales y criaderos, llevaran haciendas, formaron hogares argentinos, en una palabra, en virtud de aquel acto de ocupación. Y yo creo que siguiendo aquel pensamiento de nuestros congresales del año 13, que declaraban beneméritos de la patria, en momentos solemnes para el país, á los pobladores que habían llevado las fronteras un poco más allá de la línea del Azul, se debía precisamente premiar á estos hombres con la propiedad de las tierras que han poblado; y creo que no se podría haber hecho obra de más estricta justicia por la especialidad del asunto, único quizá.

Yo propondría á la comisión quisiera aceptar que en vez de venderse, se donase esa tierra á los colonos; y fuera de los argumentos mil, fuera de las palabras de Holdich á que me he referido ayer en mi exposición, hago presente que el expediente que se encuentra en la mesa de la cámara acredita hecho por hecho, el fenómeno de que se trata: los sacrificios, la ocupación, la mensura, todo lo que constituye real y positivamente una obra de beneficio nacional en aquella donación á estos hombres que vienen á pedir hoy el amparo del Congreso para sus intereses. *(¡Muy bien!)*

Sr. Escobar—Pido la palabra.

No tengo instrucciones de la comi-

sión, para aceptar la proposición del señor diputado Argerich. Creo que un asunto de esta naturaleza lo debe resolver directamente la cámara. Pido pues al señor presidente que ponga á votación el despacho de la comisión; y si no fuera aceptado, correspondería considerar entonces la moción del señor Argerich.

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

La manifestación que acaba de hacer el señor miembro informante de la comisión ha entregado la solución de este asunto á la honorable cámara.

Sr. Presidente—En poder de ella estaba.

Sr. Van Gelderen—Jamás un asunto de más alta justicia habrá caído en manos más ampliamente dispuestas á distribuir la justicia que la ley acuerda á sus servidores.

El informe dado por el autor del proyecto nos ha demostrado hasta la evidencia cuáles son los méritos del señor Koslowsky. El nos ha dicho con verdadera precisión y claridad que ha sido un factor decisivo el haber poblado el señor Koslowsky aquellas regiones, para determinar el fallo arbitral, como se puede leer en la obra que se llama «Las tierras sometidas al fallo del rey,» escrita por el coronel Holdich.

Y bien, señor presidente; esto no es una novedad. El Congreso argentino ha hecho diecisiete mil donaciones de tierra á los que han llevado más allá las fronteras civilizadas. Y este poblador de aquellos valles, de aquellas cordilleras que derramaban sus aguas hacia el lado contrario de las pretensiones de la República Argentina, merece que se haga una donación más para darle una parte de lo que ha conquistado para la República Argentina.

Entonces, pues, yo creo que la cámara sin recelos, ni nada que pueda ser contrario al dictamen de la comisión, está habilitada para resolver que la tierra poblada por el señor Koslowsky y sus compañeros, no les sea vendida sino donada, porque la tienen perfectamente bien adquirida.

Dejo así fundado mi voto en el sentido propuesto por el señor diputado Argerich. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente—Se va á votar el despacho de la comisión. Si no fuera aprobado entrará á considerarse la proposición del señor diputado Argerich.

—Se vota y resulta afirmativa.
—En discusión el artículo 3º.

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Voy á hacer indicación de que este artículo sea votado por partes.

La primera parte es consecuencia natural de la sanción que acaba de adoptar la cámara en el artículo 1º; pero la segunda no lo es.

El pensamiento de la comisión, me parece, es de acordar á estos señores los terrenos que han poblado en aquellas lejanías, donde han hecho casas, donde tienen corrales, haciendas y establecimientos de alguna importancia atendidos por ellos durante algunos años. Entonces, lo que correspondería es no dejar al Poder ejecutivo la facultad de ubicar las tierras en otro punto que el ocupado, porque sino resultaría perjudicado el pensamiento del proyecto, que es dar á estas personas las tierras que han poblado.

Desearía oir la opinión de la comisión sobre esto.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Como lo manifesté en la sesión de ayer, el ministerio de agricultura informa en la solicitud del señor Koslowsky diciendo que las tierras que tiene arrendadas están dentro de la zona de influencia de los ferrocarriles proyectados. Entonces, la comisión de agricultura ha redactado el artículo 2º en esa forma, para que el Poder ejecutivo, de acuerdo con el solicitante, adjudique las tierras, ya sea dentro de la zona de influencia ó fuera de ella.

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Pido disculpa por distraer nuevamente la atención de la cámara.

El terreno que ocuparon estos señores en parte se encuentra fuera de la línea trazada por el árbitro, porque habría importado una regularidad de menor cuantía al no trazar la línea recta. Por consiguiente, parte de la extensión arrendada en 1897 por los peticionantes ha quedado en territorio chileno y parte en territorio argentino.

Ahora bien; hay un error en suponer que esa fracción de tierra, que es la mensurada y cuyo plano enviado por la dirección de tierras está en el expediente, forma parte de la zona de influencia de los ferrocarriles. He visto en el mapa, con algún compañero de la cámara y con la explicación del mismo señor Koslowsky, que la zona de influencia de los ferrocarriles no podrá extenderse nunca sino á la distancia de 50 kilómetros de lo que se llama el río Guengel que se nutre de las aguas

del río Mayó; y el sitio poblado por los peticionantes está dentro del maciso de las sierras. á más de quince ó veinte leguas de donde pasara posiblemente la línea férrea. De tal manera que nunca esta tierra puede estar supeditada á lo que se llama zona de influencia de los ferrocarriles.

Ahora hay otra faz de la cuestión que es superior, y es la siguiente:

¿Qué importancia tiene en el mecanismo de la ley y qué importancia del punto de vista del fomento á los territorios, la posesión de este pedazo de tierra, que es una avanzada de la civilización argentina?

¿En qué, pregunto yo á la cámara, puede perturbar el plan económico de los ferrocarriles en aquellas regiones el hecho de la concesión de esta relativamente pequeña extensión de tierra? Indudablemente que en ninguna. Dentro de la zona de acción de otros ferrocarriles, hay concesiones de tierras hechas con anterioridad, que de ninguna manera van á perjudicar el propósito y el plan del gobierno de valerse de las tierras costaneras de los ferrocarriles.

Y entonces creo yo que siendo la primera parte de este artículo una consecuencia accesoria de lo primero, se contrariaría el pensamiento de esta ley y no se haría obra de justicia, dejando indeterminada la tierra que se quiere dar.

En este sentido pido que se vote por partes.

Sr. Presidente—Así se hará.

Sr. Ruiz Moreno—Pido la palabra. Para hacer una moción de orden: que el asunto vuelva á comisión, por las razones que voy á dar.

Voté recién por la afirmativa, cuando el señor presidente sometió á la votación de la cámara el artículo primero, porque, estando disconforme con las dos soluciones, la de la comisión y la que proponía el señor diputado por Buenos Aires, presté mi voto á la última, porque encontraba la otra peor, peor todavía en este sentido: porque me parece que, tanto en el artículo primero como en el segundo, se contrarían los intereses generales de la nación, pues entiendo que donar la tierra pública es un grave error y un grave inconveniente.

Sr. Presidente—No se ha resuelto eso, señor diputado.

Sr. Ruiz Moreno — Permítame el señor presidente; voy á eso, estoy fundando la moción de orden.

Sr. Presidente—Pero como era un argumento retrospectivo, el que hacía el señor diputado, porque se había resuelto vender y no donar...

Sr. Ruiz Moreno—Pero para probar que el argumento primero es erróneo necesito demostrarlo acabadamente.

Acepto que los servicios de estos señores sean reales y efectivos; me basta con lo dicho por mi distinguido colega por la provincia de Buenos Aires; pero me parece que la nación no debe dar recompensas en tierras públicas.

Sr. Argerich—¿Me permite el señor diputado?

Sr. Ruiz Moreno — Acepto como reales todos los servicios.

—El señor diputado Argerich enumera al parecer, pues no se alcanza á oír sus palabras, algunos de los trabajos del señor Koslowsky.

Sr. Ruiz Moreno—Me basta la afirmación del señor diputado. Pero estos servicios deben ser compensados en otra forma, con dinero, pues no es el caso de donar la tierra, lo que resulta inconveniente para el estado.

En cuanto á la venta en tan grande extensión de treinta mil hectáreas para tres personas, significa echar por tierra las previsoras disposiciones de la ley de 1903, que se propone evitar que sigan formándose estos grandes latifundios en los territorios nacionales, con el propósito precisamente de que la tierra se subdivida para que pueda llevarse allí el progreso y pueda radicarse la colonización. Por eso en dicha ley orgánica se ha prescripto terminantemente cuál es el máximum de tierra pública que pueda venderse á una sola mano. Y lo que ahora se propone importaría echar por tierra esa sabia disposición de la ley; y si sancionamos esto ahora, puede tomarse como un antecedente, perpetuándose así los latifundios en los territorios nacionales, evitando que se lleve á ellos el progreso y la colonización.

En cuanto á la segunda parte de este artículo, que está á votación de la cámara, me parece inconveniente porque, como acaba de declararlo el señor miembro informante de la comisión, parte de esta tierra sino toda, se encuentra dentro de la zona de influencia de los ferrocarriles nacionales.

El señor diputado por Buenos Aires hace una observación de relativo fundamento, y dice ¿qué puede importar esta pequeña extensión de tierra dentro de la zona de influencia con relación á la totalidad de la zona de influencia de los ferrocarriles?

Es una razón ésta que mañana puede aplicarse á otras regiones y á otros ferrocarriles; poco á poco vamos á ir reduciendo esa zona de influencia, y si hoy sentamos este precedente, será muy fácil á otros que no solamente tengan los méritos de Koslowsky y compañeros, sino otros méritos, venir mañana á solicitar una extensión de tierra al precio que marca la ley, dejando así sin efecto la ley de fomento, que hace poco hemos sancionado.

Por estas consideraciones, reputando completamente inconveniente la sanción de este artículo y de los siguientes, si es que llegan á tratarse, es que hago la moción.

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Con todo pesar me veo obligado á hacer uso de la palabra nuevamente para sostener el despacho de la comisión, y al mismo tiempo decir algo en contra de lo manifestado por el señor diputado.

Respecto á la tierra pública, son conocidas ya mis opiniones por el informe que produje al tratarse el proyecto de ley de fomento de los territorios nacionales. Esa ley de tierra pública que el señor diputado Ruiz Moreno ha calificado de sabia y de patriótica, no es ni sabia ni patriótica, porque lo único que lleva á los territorios nacionales es la despoblación. Creer que con una legua de campo puede vivir un hombre con capital aún pequeño en los territorios nacionales es un absurdo!

Por lo que respecta á la moción de orden, la comisión de agricultura ha encontrado justísima la petición de los solicitantes y ha proyectado el artículo 2º estableciendo que éstos deberán ponerse de acuerdo con el señor ministro de agricultura para determinar la ubicación de las diez mil hectáreas que le corresponde á cada uno.

La comisión de agricultura, como digo, sostiene su despacho y pide á la cámara lo vote como lo ha formulado.

Sr. Ruiz Moreno—El señor diputado no ha rebatido ninguna de mis observaciones. Por otra parte, se acuerda mayor extensión de tierra que la que determina la ley de la materia, que lo que ha tratado de impedir es precisamente los latifundios, porque éstos lo que hacen es retardar el progreso.

Sr. Escobar—¡Pero en los territorios nacionales del sud, cuatro leguas de tierra no son un latifundio!

Sr. Ruiz Moreno—¡Son cuatro leguas las que se acuerdan, y cuatro leguas en cualquier parte, forman un latifundio!

Sr. Carbó—¿A qué distancia y dónde están esas tierras?

Sr. Escobar — Están en la Cordillera.

Sr. Carbó — Cuatro leguas allí no pueden llamarse latifundio.

Sr. Escobar—Es necesario saber lo que son los territorios nacionales y haber estado en ellos para darse cuenta exacta de que con una legua allí no se hace nada; no se pueden mantener mil ovejas. Yo puedo informar al señor diputado á este respecto, porque soy propietario en Santa Cruz y he recorrido el territorio.

Sr. Ruiz Moreno—Lo felicito porque es propietario; no obstante, sostengo que treinta mil hectáreas es latifundio en cualquier parte del mundo.

Hace quince años se consideraba que tener ocho leguas en la Pampa no era nada, y hoy el propietario de esas ocho leguas, es más rico que cualquier duque europeo de esos que tienen principados.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Yo necesito pronunciar dos sobre este tema, en el cual tomé intervención bastante amplia cuando se discutió la ley de tierras.

El pensamiento predominante en el Congreso y en la comisión, fué luchar contra los latifundios; pero se trataba de latifundios de cincuenta, cien y hasta doscientas leguas de campo; se trataba de la venta de mil leguas, como históricamente pueden recordarse en diversas provincias, pero jamás se ha hablado de latifundios de diez ó quince mil hectáreas en los territorios nacionales. También debo decir al señor diputado, que en el texto mismo de la ley de tierras se admite la propiedad de cuatro leguas que son diez mil hectáreas, una vez que el arrendatario ha hecho el ensayo de la tierra; y como compensación, justamente á su esfuerzo y á su sacrificio, la ley le acuerda el derecho de adquirir la mitad de la tierra que tiene en arrendamiento, y aún, después de ese término, después de otros cinco

años, puede arrendar otra fracción de diez mil hectáreas, con derecho á adquirir la mitad; lo que supone que el arrendatario puede serlo de un campo de veinte mil hectáreas, en los territorios nacionales, fuera de que puede tener á su lado á un hermano, á un amigo ó pariente, porque es del esfuerzo colectivo que resulta el progreso de esos territorios, pues estoy completamente de acuerdo con el señor diputado por Buenos Aires, en que es una utopía pensar que nadie pueda consagrar su tiempo y sus esfuerzos á trabajar una legua de campo en un territorio, donde la capacidad productiva de la tierra es cinco, seis, siete veces menor que en las zonas pobladas de la república.

De modo, pues, que acordarle á este señor en venta el derecho de ocupar diez mil hectáreas, allí donde él clavó primero su tienda de trabajador y esforzado pionner me parece, simplemente, que es ponerse en contradicción con la liberalidad que otorgamos otras cosas que valen muchísimos millones.

Por consiguiente, yo votaré, no solamente porque se le adjudiquen las diez mil hectáreas, sino porque se le conceda que esa adjudicación sea precisamente allí donde están sus poblaciones. Por que eso es lo lógico, porque el rancho que él estableció allí, no debe tomarlo otro, y porque el Poder ejecutivo debe, por lo menos, tener una lógica, la lógica que deriva de la equidad misma, que es darle á este poblador aquello que el pobló.

Entonces voy á hacer indicación para que el artículo se aclare en esta parte. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente — Se votará si se aplazan los latifundios. *(Risas).*

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Presidente—Continúa la discusión del artículo 2°.

Sr. Méndez Casariego—Pido que se vote por partes el artículo hasta donde dice: «que determine la ley 4167».

—Se vota esta parte del artículo en discusión, y resulta afirmativa.

Sr. Luro—Propongo la segunda parte, que espero ha de ser aceptada por la comisión de agricultura, por ser consecuencia lógica de todo este cambio de ideas en la forma siguiente: «y la ubicación será aquella en que el poblador hubiera establecido su población».

Sr. Escobar — Reiteradamente, he manifestado que no puedo aceptar.

Sr. Luro—Si no, no tendría razón de venir al Congreso este pedido, que viene como una excepción á la ley general; de lo contrario bastaría aplicar ésta.

Sr. Presidente—Permítame el señor diputado: se está votando y la comisión no acepta.

Se va á votar la segunda parte del artículo en discusión.

—Se vota y resulta negativa.

Sr. Van Gelderen — Hay que votar ahora la indicación que se ha hecho respecto de la ubicación.

Sr. Lacasa—¿Cuál es?

Sr. Luro—Pido que se lea la fórmula que he propuesto.

Sr. Secretario Sorondo — «Y la ubicación se hará donde los interesados tienen sus poblaciones.»

Sr. Lacasa—Eso no puede ser!

—Se vota y resulta afirmativa.

—El artículo siguiente, es de forma.

14

VENTA DE TERRENOS EN LA PENÍNSULA VALDEZ

Sr. del Barco—Pido la palabra.

Voy á hacer una moción de preferencia para otro latifundio en las mismas condiciones.

Bajo el número 279 de la orden del día, figura el despacho que autoriza á vender al señor Piaggio el terreno que ocupa en la Península Valdez.

El señor Piaggio es el primer poblador de la península, según me ha informado la comisión de agricultura.

Hago moción de preferencia para este asunto.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

15

INSTRUCCION DE TIRO

Sr. Presidente—Corresponde tratar, ahora, el asunto á que se refiere la moción del señor diputado Hernández.

—Se lee un despacho de la comisión de guerra en el proyecto de ley referente al fomento de la instrucción de tiro con arma de guerra.

—Después de unos momento de espera, dice el

Sr. Pera (C. L.) — Parece que la cámara ha quedado sin número. Podríamos pasar á cuarto intermedio.

Sr. Presidente—Habiendo quedado la cámara sin número, la invito á pasar á cuarto intermedio.

—Así se hace, siendo las 11.4[illegible] p. m.

SEPTIEMBRE 30 DE 1908

53ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 26ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alvarez, Alviña, Anchorena, Argerich, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Bejarano, Bréard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A)., Ortiz (I.), Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Terrosa, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell, **Con aviso:** Alsina, Freyre, García (L.), Gonnet, Molina, Ortiz de Rozas, Ruiz Díaz, Zabala. — **Sin aviso:** Allende, Amaya, Arias, Barraza, Campos, Crespo, Drago, Fernández, González Calderón, Guido Lavalle, Ibánez, López Mañán, Mugica, Rivas, Varela.

SUMARIO Nº. 53

1

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario por 60.000 pesos al ministerio de agricultura, destinado al **fomento de colonias indígenas.**

2

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de obras públicas por 835.000 pesos destinados á diversas **obras públicas.**

3

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley referente á una **permuta de terrenos** con la empresa del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.

4

Mensaje del Poder ejecutivo comunicando el decreto de **prórroga de las sesiones** del honorable Congreso y sometiendo á su consideración tres asuntos.

5

Comunicaciones del Senado.

6

Despacho de las comisiones.

7

Diversas **peticiones particulares.**

8

Proyecto de ley, por el señor diputado Felipe Guasch Leguizamón y otros, disponiendo que el Poder ejecutivo **trasmita al Consejo nacional de educación la cantidad** de doscientos mil pesos provenientes de una multa por falta de cumplimiento á la concesión otorgada para la construcción de un puerto en **Bahía Blanca.**

15

INSTRUCCION DE TIRO

Sr. Presidente—Corresponde tratar, ahora, el asunto á que se refiere la moción del señor diputado Hernández.

—Se lee un despacho de la comisión de guerra en el proyecto de ley referente al fomento de la instrucción de tiro con arma de guerra.

—Después de unos momentos de espera, dice el

Sr. Pera (C. L.) — Parece que la cámara ha quedado sin número. Podríamos pasar á cuarto intermedio.

Sr. Presidente—Habiendo quedado la cámara sin número, la invito á pasar á cuarto intermedio.

—Así se hace, siendo las 11.45 p. m.

SEPTIEMBRE 30 DE 1908

53ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 26ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alvarez, Alviña, Anchorena, Argerich, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Bejarano, Bréard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A)., Ortiz (I.), Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Terrosa, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell, **Con aviso:** Alsina, Freyre, García (L.), Gonnet, Molina, Ortiz de Rozas, Ruiz Díaz, Zabala. — **Sin aviso:** Allende, Amaya, Arias, Barraza, Campos, Crespo, Drago, Fernández, González Calderón, Guido Lavalle, Ibánez, López Mañán, Mugica, Rivas, Varela.

SUMARIO Nº. 53

1

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario por 60.000 pesos al ministerio de agricultura, destinado al **fomento de colonias indígenas.**

2

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de obras públicas por 835.000 pesos destinados á diversas **obras públicas.**

3

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley referente á una **permuta de terrenos** con la empresa del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.

4

Mensaje del Poder ejecutivo comunicando el decreto de **prórroga de las sesiones** del honorable Congreso y sometiendo á su consideración tres asuntos.

5

Comunicaciones del Senado.

6

Despacho de las comisiones.

7

Diversas **peticiones particulares.**

8

Proyecto de ley, por el señor diputado Felipe Guasch Leguizamón y otros, disponiendo que el Poder ejecutivo **trasmita al Consejo nacional de educación** la cantidad de doscientos mil pesos provenientes de una multa por falta de cumplimiento á la concesión otorgada para la construcción de un puerto en Bahía Blanca.

15

INSTRUCCION DE TIRO

Sr. Presidente—Corresponde tratar, ahora, el asunto á que se refiere la moción del señor diputado Hernández.

—Se lee un despacho de la comisión de guerra en el proyecto de ley referente al fomento de la instrucción de tiro con arma de guerra.

—Después de unos momentos de espera, dice el

Sr. Pera (C. L.) — Parece que la cámara ha quedado sin número. Podríamos pasar á cuarto intermedio.

Sr. Presidente—Habiendo quedado la cámara sin número, la invito á pasar á cuarto intermedio.

—Así se hace, siendo las 11.45 p. m.

SEPTIEMBRE 30 DE 1908

53ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 26ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alvarez, Alviña, Anchorena, Argerich, Ayarragaray, Balestra, del Barco, Barraquero, Bejarano, Bréard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carlés (M.), Castañeda Vega, Castex, Castro, Cernadas, Cordero, Cornejo, Costa, Crouzeilles, Day, Doyhenard, Escobar, Ferrer, Fonrouge, Frías, Galigniana Segura, García (A.), García Vieyra, Garrido, Gigena, Goenaga, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (M.), Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Mitre, Montenegro, Moyano (R.), Moyano (V.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olivera (B.), Olivera (G.), Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pera (J. V.), Pinasco, Piñero, Revilla, Roca, Rodríguez Jurado, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Sosa Carreras, Terán, Terrosa, Van Gelderen, Vega, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zavalla.—**Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell, **Con aviso:** Alsina, Freyre, García (L.), Gonnet, Molina, Ortiz de Rozas, Ruiz Díaz, Zabala. — **Sin aviso:** Allende, Amaya, Arias, Barraza, Campos, Crespo, Drago, Fernández, González Calderón, Guido Lavalle, Ibánez, López Mañán, Mugica, Rivas, Varela.

SUMARIO Nº. 53

1

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario por 60.000 pesos al ministerio de agricultura, destinado al **fomento de colonias indígenas.**

2

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de obras públicas por 835.000 pesos destinados á diversas **obras públicas.**

3

Mensaje del Poder ejecutivo y proyecto de ley referente á una **permuta de terrenos** con la empresa del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.

4

Mensaje del Poder ejecutivo comunicando el decreto de **prórroga de las sesiones** del honorable Congreso y sometiendo á su consideración tres asuntos.

5

Comunicaciones del Senado.

6

Despacho de las comisiones.

7

Diversas **peticiones particulares.**

8

Proyecto de ley, por el señor diputado Felipe Guasch Leguizamón y otros, disponiendo que el Poder ejecutivo trasmita al **Consejo nacional de educación** la cantidad de doscientos mil pesos provenientes de una multa por falta de cumplimiento á la concesión otorgada para la construcción de un puerto en Bahía Blanca.

9

Proyecto de ley, por el señor diputado Felipe Guasch Leguizamón, mandando practicar estudios en el subsuelo de la provincia de Salta para la construcción **de pozos artesianos** y exploraciones de **yacimientos petrolíferos.**

10

Moción para tratar sobre tablas un proyecto de ley en revisión autorizando al Poder ejecutivo á invertir veinticinco millones de pesos en la **construcción de líneas férreas nacionales.**

11

Moción para tratar con preferencia un despacho de la comisión de obras públicas en un proyecto de ley sobre construcción de un **ferrocarril de Río Colorado á San Antonio.**

12

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley referente á la construcción de un **puerto en Villa Constitución.**

13

Moción para tratar con preferencia varios **proyectos de ley en revisión, acordando pensiones.**

14

Licencia al señor diputado Guillermo P. Olivera para faltar á las sesiones de prórroga.

15

Aprobación de un despacho de la comisión de guerra en el proyecto de ley sobre fomento de la **instrucción de tiro con arma de guerra** y de la cultura física.

16

Aprobación de un proyecto de ley en revisión autorizando al Poder ejecutivo á continuar la **construcción de varias líneas férreas.**

7

Minuta de comunicación al Poder ejecutivo, solicitando informes relativos á las cuestiones pendientes sobre **límites interprovinciales.**

18

Insistencia en la sanción referente al proyecto de ley sobre adquisición de la **biblioteca y archivo** del doctor Juan María Gutiérrez.

19

Minuta de comunicación al Poder ejecutivo sobre **inclusión de determinados asuntos** entre los que deben tratarse en las sesiones de prórroga.

20

Aprobación de un despacho de la comisión de legislación en el proyecto de ley relativo á la **fusión de las compañías de los ferrocarriles** Buenos Aires y Rosario y Central Argentino bajo la denominación de **compañía del ferrocarril Central Argentino.**

21

Minuta de comunicación al Poder ejecutivo sobre inclusión del proyecto de ley de **tarifas ferroviarias** en los asuntos de la prórroga.

22

Aprobación de la modificación del honorable Senado en el proyecto de ley de reforma á la ley orgánica de la **Caja nacional de jubilaciones y pensiones.**

23

Mociones de preferencia sobre los siguientes asuntos: construcción de **líneas férreas en Entre Ríos y Corrientes;** construcción de un **ferrocarril de Mercedes á Bahía Blanca;** subsidio para celebrar el **aniversario de la colonia San José.**

24

Aprobación de un proyecto de ley en revisión autorizando al Poder ejecutivo á contratar la construcción de varias **líneas férreas en las provincias de Entre Ríos y Corrientes.**

Moción, aprobada, para celebrar **sesión nocturna.**

26

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley sobre estudios para la prolongación de la **línea férrea de Goya á San Diego,** en la provincia de Corrientes.

27

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley relativo á la construcción de un **ferrocarril de la ciudad de Corrientes á Caá-Catí,** y empalme en un punto de la línea proyectada de San Miguel á Ituzaingó y Posadas.

28

robación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de hacienda por 800.000 pesos para la terminación de **las obras complementarias del puerto de la Capital.**

29

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley sobre **devolución de derechos de aduana** á la sociedad anónima «La Caranday».

30

Aprobación de un despacho de la comisión auxiliar de presupuesto en el proyecto de ley en revisión abriendo un crédito extraordinario al ministerio de marina por 69.314 53 pesos moneda nacional y 418,50 oro sellado para el **pago de diversas cuentas.**

31

Ap robación de un despacho de la comisión auxiliar de presupuesto sobre una modificación del Senado en el proyecto de ley abriendo un **crédito suplementario** al ministerio de hacienda por 28.964,89 pesos, consistente en elevar la cantidad á 54,850.89 pesos.

32

Aprobación de un despacho de la comisión de presupuesto en el proyecto de ley del Poder ejecutivo autorizando la adquisición de un terreno para **ensanche del colegio nacional de Salta.**

33

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley en revisión autorizando al Poder ejecutivo á contribuir á la publicación de la **Historia del general Güemes** y de la provincia de Salta de 1810 á 1832.

34

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley de varios señores diputados sobre construcción de **obras de salubridad en la ciudad de Catamarca.**

35

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley de varios señores diputados referente á la prolongación de un **canal en Santiago del Estero.**

36

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley sobre subscripción á la obra titulada **Deuda argentina,** del señor José V. Peña.

37

Aprobación de un despacho de la comisión de instrucción pública en el proyecto de ley sobre subscripción á las **Actas del Congreso general constituyente** de las provincias unidas del Río de la Plata.

38

Moción para tratar un proyecto de ley relativo á la **reforma del padrón cívico.**

—En Buenos Aires, á 30 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión á las 4 y 10 p. m.

1

CRÉDITO SUPLEMENTARIO

FOMENTO DE COLONIAS INDÍGENAS

Buenos Aires, septiembre 30 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación:

El Poder ejecutivo respondiendo á la necesidad de extender su acción civilizadora á las vastas regiones del norte de la república, donde todavía existen tribus indígenas, ordenó al ministerio de la guerra internara tropas del ejército en busca de aquellos que al reconocer la autoridad nacional se incorporaban como elementos útiles á la civilización y al trabajo, pero para obtener tal propósito se hace indispensable proporcionarles los elementos de subsistencia, dándoles los útiles de labranza requeridos para iniciar su trabajos, en cuyo mérito el Poder ejecutivo ocurre á vuestra honorabilidad pidiéndole quiera sancionar un crédito suplementario al departamento de agricultura por la suma de sesenta mil pesos moneda nacional de curso legal, con lo que podrá atender al lleno del propósito enunciado con mayor amplitud en la nota de aquel ministerio que original se acompaña

Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Abrese un crédito suplementario al departamento de agricultura por la cantidad de sesenta mil pesos moneda nacional de curso legal, para la adquisición de útiles de labranza para las tribus indígenas que reconozcan la autoridad nacional, incorporándose como elementos útiles á la civilización y al trabajo.
Art. 2º Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de presupuesto*).

2

CRÉDITO SUPLEMENTARIO

AL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Buenos Aires, septiembre 30 de 1908.

Al honorable Congreso de la nación.

El Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse á vuestra honorabilidad expresándole que según resulta de las informaciones producidas, en el expediente formado por el ministerio de obras públicas, que original se acompaña, las sumas que asignan la ley de presupuesto en vigor en el anexo I, inciso 9, ítem 2, partidas 1 y 6 de aquel departamento han resultado insuficientes para cubrir los gastos que demanda la ejecución de las obras á que se destinan y en tal concepto solicita de vuestra honorabilidad quiera prestar su sanción reforzando con las cantidades de quinientos treinta y cinco mil pesos moneda nacional de curso legal y trescientos mil pesos moneda nacional de curso legal, las partidas 1 y 6 antes referidas.
Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA.
M. DE IRIONDO

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Abrese un crédito suplementario al departamento de obras públicas por la cantidad de ochocientos treinta y cinco mil pesos moneda nacional de curso legal, con destino al refuerzo de las partidas siguientes, del anexo I, del presupuesto vigente:

Inciso 9, ítem 2, partida 1 ...	$	535.000
Inciso 9, ítem 2, partida 6....	»	300.000
Total.......	$	835.000

Art. 2º Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(*A la comisión de presupuesto*).

3

FERROCARRILES

PERMUTA DE TERRENOS

Buenos Aires, septiembre 30 de 1908.

Honorable Congreso:

Una mensura detenidamente practicada de los terrenos que según el artículo 3º, inciso *c* de la ley 5092, deben permutarse entre el gobierno nacional y la empresa del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, ha puesto de manifiesto un error numérico deslizado en dicha ley respecto á las áreas á cederse.
En efecto, medidas las superficies encerradas dentro de los límites indicados en la expresada disposición de la ley, resulta que el área de los terrenos á ceder por la empresa es de 3841 metros cuadrados en vez de 3201 y que el área de los terrenos que el gobierno cede es de 7326 metros cuadrados en vez de 6401.
Tratándose de una diferencia algo considerable, el Poder ejecutivo cree necesario sea ella salvada por medio de otra ley, que autorice la permuta del exceso medido; razón por la que somete á la consideración de vuestra honorabilidad el adjunto proyecto de ley.
Dios guarde á vuestra honorabilidad.

J. FIGUEROA ALCORTA
E. RAMOS MEXÍA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para ceder á la empresa del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico y á los efectos del artículo 3 de la ley 5092, una superficie de terreno de 925 metros cuadrados, en cambio de una de 640 metros cuadrados que la empresa deberá ceder al gobierno, comprendidas ambas superficies dentro de las delimitaciones establecidas en el inciso *c* del artículo 3º de la expresada ley.
Art. 2º Comuníquese, etc.

RAMOS MEXÍA

(*A la comisión de obras públicas*).

4

PRÓRROGA DE LAS SESIONES

Buenos Aires, septiembre 30 de 1908.

Al presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación.

El Poder ejecutivo tiene el honor de dirigirse al señor presidente, adjuntándole copia auténtica del decreto de la fecha, prórrogando las presentes sesiones del honorable Congreso para la consideración de los asuntos en él enumerados.

Dios guarde al señor presidente.

J. FIGUEROA ALCORTA
MARCO AVELLANEDA

Buenos Aires, septiembre 30 de 1908.

En ejercicio de la atribución conferida por el artículo 86 inciso 12 de la Constitución nacional,

El Presidente de la república

DECRETA

Artículo 1º Prorróganse las presentes sesiones del honorable Congreso de la nación, para la consideración de los siguientes asuntos:

Presupuesto general y leyes de impuestos.

Celebración del centenario de la independencia.

Proyecto sobre armamentos.

Art. 2º Comuníquese, etc.

J. FIGUEROA ALCORTA
MARCO AVELLANEDA

5

COMUNICACIONES DEL SENADO

EN REVISIÓN:

—Proyecto de ley, modificado, referente á los gastos de representación en el cuarto congreso científico latino americano.—(*A la comisión de instrucción pública.*)

—Proyecto de ley sobre adquisición de la biblioteca del doctor Juan M. Gutiérrez.—(*A la comisión de instrucción pública.*)

—Proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á continuar por administración varias líneas férreas.—(*A la comisión de obras públicas.*)

—Proyecto de ley abriendo un crédito al ministerio de hacienda por pesos 150.826.84 destinado al pago de obras y materiales para la oficina de servicio y conservacion de los puertos de la Capital y de La Plata.—(*A la comisión de presupuesto*).

—Proyecto de ley suspendiendo los efectos de la ley 4161 referente al padron cívico.

—Proyecto de ley acordando las siguientes pensiones: Sixta D. Justo, Sixta Tripailaf y Carmen A. de Ferreyra.

6

DESPACHO DE LAS COMISIONES

OBRAS PÚBLICAS:

—Proyecto de ley de varios señores diputados sobre construcci de un ferrocarril que partiendo de Corrientes y pasando por Santa Ana, San Luis y Caá-Catí, termine en un punto de la línea proyectada de San Miguel á Ituzaingó y Posadas.

PETICIONES:

—Proyectos de ley en revisión acordando pensión á las siguientes personas: Victoria C. Achával Rodríguez, Nilda, Amilca, Elmira y María Teresa Aldao, María C. Avendaño, Elvira P. de Castro Sundblad, Pedro Ceballos, Octavia Córdoba, Salomé y Elvira Corica, Tomasa Pinazo de la Serna, Angela y Corina Etcheverría, Gregoria Ferré, Felisa G. de Ferrer, Adelina del C. de Frías, Juana M. de Frías, Carolina S. de Gómez, Nicolasa V. de Gordillo, Deidamia R. de Guignard, Flora D. Guruchaga, Carmen del C. de J. Gutiérrez, Secundina U. de Joncueva é hijas, Leopoldina y Magdalena Lacasa, Mercedes, Carmen, Eulogia y Julia Ledesma Mendoza, Julia Miranda, Catalina M. de Palacios, Petrona F. Rughi, Camila R. de Lavezzari, Juana S. de Tassart, Sixta Tripailaf, Rosaura L. de Zeliz.

—Pasan todos los despachos á la orden del día.

7

PETICIONES PARTICULARES

—El doctor Roque Sáenz Peña sol permiso para aceptar una condecoraci (*A la comisión de negocios constitucionale*

—El Yacht-club argentino solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Varios ciudadanos, constituídos en comisión, solicitan un subsidio para la fundación de una colonia de maestros.—(*A la comisión de presupuesto*).

—El asilo naval solicita un subsidio.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—La presidenta de la sociedad «Damas de misericordia» solicita un subsidio para la ejecución de diversas obras en los establecimientos que dirige.—(*A la comisión de presupuesto.*)

—Domingo del Mármol y Clorinda Calderón de la Barca presentan una acusación contra los miembros de la excelentísima cámara de lo civil.—(*A la comisión de investigación judicial.*)

—Solicitud de pensión: Sara M. de Pita.—(*A la comisión de peticiones.*)

8

CONSEJO NACIONAL DE EDUCACIÓN

TRASMISIÓN DEL IMPORTE DE UNA MULTA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo trasmitirá al Consejo nacional de educación los 200.000 pesos depositados por don Pedro A. Gartland en garantía de la concesión otorgada á don Guillermo Godio para construir un puerto en Bahía Blanca, ley núm. 3964, convertidos en multa por no haberse cumplido las condiciones de la ley.

Art. 2° La suma indicada será invertida en la adquisición de los útiles escolares destinados á las provincias de San Juan, San Luis, Santiago del Estero, Catamarca, La Rioja y Jujuy.

Art. 3° A los efectos del artículo anterior cada una de las provincias mencionadas presentará al consejo la lista de los útiles más indispensables hasta cubrir la suma que le corresponda.

Art. 4° La adquisición de bancos escolares deberá realizarla el consejo en los talleres de la penitenciaría nacional; y no podrá utilizar para los demás artículos la licitación anual practicada ya, debiendo llamarse á nuevo concurso en los términos de ley.

Art. 5° Los útiles escolares podrán ser adquiridos en la aduana, libres de derechos.

Art. 6° Comuníquese, etc.

F. Guasch Leguizamón.—B. Rodríguez Jurado. — Victorino Ortega.—Ramón Moyano.—C. Vocos Giménez.—W. Frías.

Sr. Guasch Leguizamón—Señor presidente:

La ley 3964 otorgó á don Guillermo Godio el derecho de construir y explotar un puerto comercial en Bahía Blanca, y de acuerdo con las exigencias en ella contenidas, don Pedro A. Gartland, fiador del concesionario, dió en garantía 200.000 pesos en fondos públicos, los cuales por mandato de la ley especial de la materia, debían pasar, en el caso de que no fueran cumplidas las condiciones de la concesión, al Consejo nacional de enseñanza primaria, para ser empleados en la instrucción pública de las provincias más pobres.

Y sucedió, señor, que vencieron los términos sin que el concesionario cumpliese su obligación, y la concesión caducó; pero el depósito, convertido en multa, no llegó al destino que le asignaba la ley; reclamó el Consejo y obtuvo del ministerio de obras públicas la promesa de que la suma sería inmediatamente transferida, pero el tiempo transcurrió y nada se hizo; el presidente doctor Vivanco se ocupó personalmente del asunto con el mismo negativo resultado, y por último, en mi carácter de secretario general, fuí durante un año, cada quince ó veinte días al ministerio, sin conseguir otra cosa que promesas, las mismas con que había sido engañado el Consejo y su presidente.

Esto ocurría bajo la administración pasada. Iniciada la presente, recomencé mi gestión, pero el ministro del ramo estaba tan poco enterado de lo que ocurría en su departamento que, no obstante su buena voluntad y su notorio deseo de dar con el paradero de la suma y entregarla al Consejo, abandonó la cartera sin haber adquirido noticia cierta sobre la oficina en que se encontraba el pícaro expediente.

Incorporado á esta cámara, puse otra vez manos á la obra, y no tardé en encontrar, en la comisión de obras públicas, una nota del fiador, solicitando, fundado en razones más ó menos pueriles, la devolución de la multa. Evidentemente, algún funcionario de mucha influencia en la Casa Rosada, había guardado al señor Gartland consideraciones injustificables é inmorales, con flagrante violación de dos leyes, y el expediente estaba oculto, á la espera de una resolución favorable del Congreso.

Esta manifestación creo que será suficiente para que el señor ministro de

obras públicas inicie el sumario del caso, tanto más cuanto que la multa que motiva este proyecto, no es la única que ha sido delictuosamente devuelta ó extraviada.

Estos antecedentes bastan y sobran, para fundar la ley que propongo. Los 200.000 pesos depositados en garantía de la concesión Godio, han sido irrevocablemente perdidos para su propietario primitivo, y deben pasar al Consejo.

Es una cosa consumada, sobre la que no podemos ni debemos honestamente volver.

Lo que yo pido ahora es la abreviación de los trámites que este asunto deberá todavía sufrir, á fin de que las provincias que han de resultar beneficiadas lo sean inmediatamente, y por eso sustraigo la distribución del dinero al complejo y dilatado procedimiento de la ley de subsidios, que exige inútiles requisitos, sin intentar por ello despojar á la operación de la seriedad que debe revestir. Y como durante mi permanencia en el Consejo he podido comprobar que la instrucción primaria de las provincias pobres se resiente de la falta de un material escolar, no digo científico y moderno, pero ni siquiera racional y proporcionado al número de alumnos, hasta el punto de que en algunas escuelas rurales los niños se sientan en adobes por falta de bancos, y otras carecen de pizarrones, carteles, mapas, tiza, lápices y de todo cuanto hay de indispensable, propongo que la suma se invierta exclusivamente en este destino.

Veinticinco mil pesos en útiles de enseñanza, para cualquiera de las provincias enumeradas en el proyecto, significa, señor, un beneficio tan grande, que sólo pueden apreciarlo aquellos que como yo conocen la pobreza de recursos de que disponen para su instrucción primaria.

La sanción de este proyecto será además la notificación á todos los que vienen al Congreso á solicitar concesiones por puro propósito de especular, de que el poder público ha de ser inexorable con los que burlen las exigencias de la ley. De nada sirve que se exijan garantías más ó menos cuantiosas, para asegurar la realización de las obras, si el Poder ejecutivo y el Congreso mismo, las han de devolver más tarde, á la primera solicitud del interesado.

—Pasa el proyecto á la comisión de instrucción pública.

9

POZOS SURGENTES

YACIMIENTOS PETROLÍFEROS

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° El ministerio de agricultura procederá á practicar trabajos de perforaciones en el subsuelo de la provincia de Salta, en procura de agua que permita la construcción de pozos surgentes, en la región que éstos sean indispensables.

Art. 2.° A los efectos del artículo anterior el Poder ejecutivo adquirirá una draga Fauck completa, con un juego de caños de revestimiento para llegar á mil metros de profundidad, materiales de repuesto y caños suplementarios.

Art. 3.° Destínase la suma de 95.000 pesos para los gastos que demande el cumplimiento del artículo anterior y 2.000 pesos mensuales para el sostenimiento y demás erogaciones que comporten los trabajos de perforación.

Art. 4.° La perforadora se utilizará además en exploraciones en busca de petróleo en las regiones donde haya probabilidades de existencia y especialmente en el departamento de Orán.

Art. 5.° Los gastos que demande esta ley serán imputados á la misma y se extraerán de rentas generales.

Art. 6.° Comuníquese, etc.

Felipe Guasch Leguizamón

Sr. Guasch Leguizamón—Señor presidente:

Presento este proyecto de ley, no obstante ser el último día del período ordinario de sesiones, movido por la esperanza de que la comisión de presupuesto y luego la cámara, lo tomen en consideración, é incluyan la partida que en él se contiene en la ley de gastos de 1909.

Se trata de trabajos de una utilidad tan evidente, que reputo infantil entrar á justificarlos; hay dilatadas regiones en la provincia de Salta, departamentos enteros, que permanecen en la más triste esterilidad por falta de agua, á pesar de saberse, por estudios últimamente realizados, que conoce bien el ministerio de agricultura, que se la puede encontrar á poca profundidad; en alguna parte á 40 y 50 metros. Pero

como los propietarios de esos campos no están en condiciones de realizar una empresa de esa naturaleza, sobre todo cuando no tienen la seguridad del éxito completo, prefieren abandonarlos.

Tan halagüeño ha sido el resultado obtenido, mediante los trabajos de perforación, en diversos parajes de la república, Belen por ejemplo, que va á convertirse gracias al reciente descubrimiento de agua pura y abundante, en uno de los departamentos más ricos y poblados de Catamarca, que aunque no poseyesemos respecto de Salta la preciosa información científica á que me he referido, estaríamos obligados á llevar allí también esas exploraciones á cualquier costo. Es esta la manera de pensar del señor ministro de agricultura, de acuerdo con el cual he formulado el proyecto.

Y no sólo agua sino también petróleo va á encontrarse en Salta, ó mejor dicho se ha encontrado ya, en el departamento de Orán, y según los informes que posee el ministerio de agricultura, los depósitos son tan grandes y ricos, que producirán una revolución en la industria nacional. Una empresa particular, provista de todas las maquinarias indispensables, ha iniciado ya los trabajos, con un éxito que llena de entusiasmo á propios y extraños.

Fundado en estas breves consideraciones, pido el apoyo á los señores diputados, á fin de que se de trámite al proyecto.

—Pasa el proyecto á la comisión de presupuesto.

10

FERROCARRILES NACIONALES

Sr. Pera (J. V.)—Pido la palabra.

Acaba de venir del honorable Senado un proyecto de ley que autoriza la inversión de 25.000.000 de pesos oro en títulos con destino al equipo y fomento de los ferrocarriles nacionales, como también á la construcción de nuevas líneas férreas á cargo de la nación.

La idea de este proyecto y los propósitos á que sirve han sido ampliamente discutidos por la cámara, y su consideración le tomaría muy poco tiempo. Por otra parte tiende á legislar sobre intereses primordiales del país, no sólo en lo que refiere á la solución de las dificultades existentes sino también en lo que se respecta á la realización de nuevas líneas, siendo una fórmula que ha venido á armonizar el proyecto primitivo del honorable Senado con el que fué más tarde sancionado por esta cámara.

Pido por estas consideraciones á la honorable cámara que resuelva tratarlo sobre tablas con preferencia á cualquier otro asunto.

—Apoyado.

Sr. Presidente—Está en discusión la moción del señor diputado por Santa Fe.

—Se aprueba sin observación.

Sr. Presidente—Se tratará el proyecto una vez que se dé cuenta de los asuntos entrados.

11

FERROCARRIL

DE RÍO COLORADO Á SAN ANTONIO

Sr. García Vieyra—Pido la palabra.

Tiene también sanción del Senado un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto sobre construcción de una línea férrea de Río Colorado á San Antonio, sobre el Atlántico.

Hago moción para que se trate sobre tablas.

—Apoyado.

Sr. Presidente—La moción del señor diputado ¿es en el orden de las preferencias anteriormente acordadas?

Sr. García Vieyra—Sí, señor.

Sr. Presidente—Se votará en ese sentido.

—Es aprobada.

12

PUERTO

EN VILLA CONSTITUCIÓN

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra

En el orden de las preferencias que corresponda, pido que se trate un pro-

yecto venido en revisión del Senado referente al puerto de Villa Constitución.

—Apoyada la moción, se vota y es aprobada.

13

MOCIÓN

DIVERSAS PENSIONES

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

La secretaría acaba de dar cuenta de unos proyectos de ley acordando pensiones, venidos en revisión del honorable Senado. Hago moción para que en el orden de las preferencias terminemos estos asuntos.

—Se vota y aprueba esta moción.

14

LICENCIA

SEÑOR GUILLERMO P. OLIVERA

Buenos Aires, septiembre 30 de 1908.

Señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación, doctor Eliseo Cantón.

Teniendo necesidad de ausentarme del país por razones de salud, ruego al señor presidente se digne recabar de la honorable cámara el permiso necesario para faltar á las sesiones de prórroga de la misma.

Saludo al señor presidente con mi más distinguida consideración.

Guillermo P. Olivera.

Sr. Presidente—Como es de práctica, se considerará sobre tablas.

—Se concede con goce de dieta, la licencia solicitada.

15

INSTRUCCIÓN DEL TIRO

Sr. Presidente—La honorable cámara había fijado el día de hoy para ocuparse del asunto de la fusión de ferrocarriles; pero quedó por votarse el proyecto de ley que motivó la moción del señor diputado Hernández, que ya fué informado. Si no hay inconveniente, se podría concluir con ese proyecto.

—Se lee:

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir hasta la suma de un millón de pesos, en el fomento de la instrucción del tiro con arma de guerra y de la cultura física, en todo el territorio de la República.

Art. 2.° Con la suma expresada se harán nuevos polígonos y se ayudará á las sociedades de tiro existentes en el país.

Art. 3.° El Poder ejecutivo establecerá concursos de tiro anuales con premios en dinero para los reservistas, enrolados y estudiantes que más se distingan como tiradores, no pudiendo tomar parte en ellos los ciudadanos inútiles para el servicio de las armas.

Art. 4.° Los gastos que demande el cumplimiento de la presente ley se harán de rentas generales y se imputarán á la misma.

Art. 5.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 20 de agosto de 1908.

D. E. Palacio.
B. Ocampo,
Secretario.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba el proyecto en general y particular.

Sr. Presidente—Queda definitivamente sancionado.

16

FERROCARRILES NACIONALES

CONSTRUCCIÓN DE VARIAS LÍNEAS

Sr. Secretario Ovando—Llega el turno de la moción del señor diputado Pera.

El honorable Senado remite el siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para continuar por administración ó por licitación pública la construcción y equipo de las siguientes líneas de ferrocarriles á Bolivia; Serrezuela á San Juan; Chumbicha á La Rioja; Andalgalá y Tinogasta; Ledesma á Embarcación y Tejas á Antillas; y adquisición de material rodante, maquinarias para los talleres de Tafí Viejo y renovación de las vías del ferrocarril Central Norte; así como también para el pago de los créditos pendientes de los señores Toledo y Mairini; y para construcción del ferrocarril de Deán Funes á la Laguna Paila, estación terminal de la línea del ferrocarril Central en Santa Fe; de la línea de Algarrobal á Mendoza (ley 5078), y provisión de agua en las líneas del Estado; ferrocarril del Bracho á Leales (ley 4845); y ramal que partiendo del ferrocarril de Tejas á Antillas y termine en San Miguel, á orillas del río Salado.

Art. 2.° Autorízase al Poder ejecutivo para emitir hasta la cantidad de veinticinco millones de pesos oro en títulos de deuda interna y externa de la nación, de cinco por ciento de interés y uno por ciento de amortización acumulativa, por sorteo á la par y por licitación abajo de la par, pudiendo hacerse la emisión en pesos oro ó su equivalente en libras esterlinas, francos ó marcos.

Art. 3.° Autorízase igualmente al Poder ejecutivo para anticipar de rentas generales la cantidad que fuera necesaria para el pago de la renovación y equipo del ferrocarril Central Norte con cargo de reembolso en los títulos á que se refiere el artículo anterior.

Art. 4.° Queda especialmente afectado al servicio de los títulos autorizados á emitir por la presente ley el producido de los ferrocarriles que se construyan.

Art. 5.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 30 de septiembre de 1908.

D. E. Palacio.
B. Ocampo,
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Como este asunto no ha sido estudiado por la comisión de obras públicas, porque no se había dado entrada en la cámara á la sanción del Senado, será conveniente que, siendo del Poder ejecutivo el proyecto que se acaba de leer, diga algunas palabras explicando su objeto.

Este asunto ha tenido origen en un proyecto del honorable Senado, acordando ocho millones de pesos para el equipo de los ferrocarriles del estado, del Central Norte especialmente. Venido en revisión á la honorable cámara, la comisión de presupuesto creyó que no podrían anticiparse, como decía el proyecto, de rentas generales, los ocho millones que en él se acordaban, si no se dictaba una ley de carácter general autorizando al Poder ejecutivo á realizar la operación de crédito necesaria para poder hacer ese anticipo.

En ese estado, y con el propósito de resolver el problema de las construcciones ferrocarrileras y del equipo de las líneas nacionales, presentó á la consideración de la cámara, en substitución de la sanción del Senado, un proyecto autorizando al Poder ejecutivo para emitir hasta 17.000.000 de pesos oro, incluyendo también la línea, que no está en construcción todavía, muy importante por cierto, bajo cualquier punto de vista que se le considere, de Deán Funes á Santa Fe.

Vuelto el asunto á la consideración del honorable Senado, aquel alto cuerpo resolvió insistir en su primitiva sanción; y así ha quedado en la cartera de la comisión de la honorable cámara, en una situación difícil, por la manera como las dos cámaras habían votado sus respectivos proyectos.

Para salvar esta dificultad, por indicación de algunos señores senadores, el Poder ejecutivo, presentó un proyecto á la consideración del honorable Senado, parecido al de la Cámara de diputados. La comisión de hacienda del Senado lo ha ampliado agregando la línea de Algarrobal á Mendoza, que es, sin duda alguna, de gran necesidad y de gran provecho para toda aquella red ferrocarrilera, como podría demostrarlo, si no quisiera omitir detalles, dada la situación de apremio en que se encuentra la cámara para votar muchos asuntos muy interesantes

Con esas líneas de Algarrobal á Mendoza y de Deán Funes á Santa Fé, se completa el plan que por ahora ha creído conveniente iniciar el Poder ejecutivo, como lo manifestó en el mensaje de apertura del Congreso, en mayo del presente año.

La ampliación que se introduce al proyecto primitivo de esta cámara, consiste en el agregado del ferrocarril de Algarrobal á Mendoza, que según los estudios y presupuestos hechos representa 5.000.000 de pesos oro, y otra línea de la de Cejas á Antilla hasta San Miguel, dos millones y fracción.

En presencia de estos agregados, el Senado resolvió incluir las sumas necesarias para completar las obras y ha llegado el proyecto á 25.000.000 de pesos oro.

El señor ministro de hacienda, aquí presente, declaró en el Senado que una vez votado el proyecto y sin necesidad de esperar á la realización de las operaciones de crédito, el Poder ejecutivo estaría en condiciones de anticipar las sumas necesarias para llevar adelante todas estas obras.

En estas condiciones, si la honorable cámara le prestara su voto á la sanción del Senado, quedaría este proyecto convertido en ley y resuelto por ahora, y por bastantes años, el problema de los ferrocarriles nacionales.

Debo agregar también que una vez concluídas estas líneas, de acuerdo con este pensamiento, y organizada la administración de los ferrocarriles del estado en la forma en que lo ha sancionado la cámara, sanción que está pendiente del honorable Senado, la administración quedará en situación de utilizar todas estas líneas como un recurso de crédito, emitiendo obligaciones hipotecarias de los ferrocarriles para otras ampliaciones y otros ramales que las necesidades de la República están pidiendo con verdadero apremio.

Queda, pues, así preparado en sus líneas generales el plan de las construcciones ferrocarrileras del estado en la República por mucho tiempo, y resueltos todos los problemas y dificultades que por el momento obstaculizaban la acción del gobierno nacional.

Con estas consideraciones y el conocimiento que casi todos los señores diputados tienen de este asunto, creo que él queda suficientemente informado. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota en general el proyecto y es aprobado.
—En discusión el artículo 1°.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

He dado, mi voto, señor presidente, á este proyecto en general, prescindiendo de cuestiones de forma, que vale la pena en este caso, dejar de lado, cuando se trata de problemas de carácter tan fundamental como el que está en discusión. Pero, ojalá nos sirva de experiencia lo ocurrido para que otra vez discutamos los proyectos con un plan y una dirección más determinada.

Con estas simples palabras dejo fundado mi voto en general, como lo voy á dar en particular; pero, antes de votar este artículo, deseo preguntar al señor ministro de obras públicas si está previsto en este plan la prolongación del ferrocarril de La Quiaca á Tupiza.

Se dice: ferrocarril á Bolivia; pero no sé si simplemente es la previsión necesaria para la construcción actual ó si está comprendido lo que se requiere para el cumplimiento de un protocolo que se sabe existe entre ese país y el nuestro.

Como existe en la comisión de obras públicas un proyecto que mandó con su respectivo mensaje, hace dos años, el Poder ejecutivo, y como no obstante haberse referido al mismo asunto en el mensaje del presente año el señor presidente de la República, no ha venido ningún proyecto al debate, deseo saber si se ha abandonado esa gestión, si no se va á cumplir ese protocolo, ó en el caso de estar dispuestos á cumplirlo, si están provistas las cantidades necesarias á ese fin.

Es esto lo que desearía saber.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Según el protocolo firmado entre la República Argentina y la de Bolivia, el gobierno argentino deberá comenzar la construcción de la línea de la Quiaca á Tupiza cuando el gobierno de Bolivia, ó la empresa que ha obtenido allí la concesión, empiece la construcción de la línea de Potosí á Tupiza, para que lleguen á encontrarse cuando estén terminadas.

El gobierno argentino, cumpliendo una cláusula de ese protocolo, delegó su representación en un ingeniero que acompañó á la comisión de estudios de Bolivia en la parte de Potosí á Tupiza. Ultimamente, por razones que se ignoran, esos estudios han sido interrumpidos, los campamentos levantados y los ingenieros enviados á hacer estudios en otras partes.

En presencia de este hecho, el ingeniero representante del gobierno argentino pidió autorización para regresar al país, la que le fué concedida.

El cumplimiento de ese protocolo se encuentra por el momento suspendido y las gestiones necesarias para llevar adelante el pensamiento están en poder de la cancillería argentina. Hace poco el ministerio de obras públicas tuvo oportunidad, con motivo de esa gestión, de evacuar un informe que le fué solicitado por la cancillería, pero entiendo que hasta este momento todavía no hay nada resuelto al respecto.

Por estas razones, el Poder ejecutivo entiende que hasta que estas gestiones no estén terminadas y llegue el caso de hacer la construcción de la línea de la Quiaca, no procede el pedido de fondos al Congreso.

Es lo que puedo decir acerca de la pregunta formulada por el señor diputado.

Sr. Carbó—Pido la palabra,

No tengo presentes, señor presidente, los términos del protocolo, pero tengo entendido que hay un poco de error en la información que nos da el señor ministro de obras públicas, y que el gobierno de Bolivia está haciendo, en cumplimiento del protocolo, todo lo que puede para que se haga la obra en la forma pactada, y sería realmente de extrañarse que esta información estuviera en contradicción con el mensaje enviado por el Poder ejecutivo á esta cámara, en el cual pide cuatro millones setecientos mil pesos, oro, para seguir la construcción de la línea del ferrocarril de la Quiaca á Tupiza, en cumplimiento del protocolo que fué aprobado por ley de 1902.

Repito que yo no tengo presentes todos los términos del protocolo; pero podría asegurar que efectivamente hay error en la información. Quizás en esta cámara haya alguien que los tenga más presentes que yo y que pueda decir si hay algo que se refiera á la construcción de terraplenes que tienen que hacerse de la Quiaca hacia el norte, antes que esté obligada Bolivia á emprender sus trabajos.

Por esa razón yo creo que si efectivamente hay el propósito de cumplir, como entiendo que debe cumplirse, lo pactado, debe proverse en esta ley—creo que es la oportunidad de hacerlo ahora—la cantidad necesaria para esa prolongación.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

El hecho sólo de estar este asunto, de suyo muy delicado, en manos del departamento de relaciones exteriores, creo que debe bastarle al señor diputado para comprender que no es prudente aventurarnos con los solos informes que pueda dar el ministro que habla. Hay razones para creer que es conveniente esperar á que se produzcan ciertos hechos, antes de que el Poder ejecutivo insista para que la honorable cámara vote el proyecto á que se ha referido el señor diputado. Por ahora, el Poder ejecutivo cree que no ha llegado esa oportunidad.

Lamento no estar suficientemente autorizado para dar mayores explicaciones sobre este punto.

Sr. Carbó—Ni es necesario. El señor ministro no había dicho que hubiera un antecedente de tanta gravedad que realmente pudiera autorizar al Poder ejecutivo á proceder en la forma que lo hace.

El hecho de que el ministerio de relaciones exteriores intervenga en el asunto, no tiene nada de particular, desde que naturalmente se trata del cumplimiento de un pacto internacional; el ministro de Bolivia tendrá que entenderse con él y no con otros de los ministros del Poder ejecutivo. Pero yo ignoraba que hubiera alguna gestión como se acaba de dar á entender, que pudiera modificar el protocolo existente.

Si es así no digo nada.

Sr. Presidente—No habiendo más observación en concreto sobre el artículo en discusión, queda aprobado.

—Se da por aprobado, asimismo, el resto del proyecto en discusión.

Sr. Presidente—Queda definitivamente sancionado.

17

LÍMITES INTERPROVINCIALES

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra para formular una moción.

La comisión de negocios constitucionales abriga el propósito de presentar á la consideración de la cámara, en las

sesiones del próximo Congreso, un proyecto de ley fijando definitivamente los límites de las provincias y gobernaciones nacionales. A este fin responde la minuta de comunicación que ha presentado, dirigida al Poder ejecutivo, para que éste recabe de los gobiernos de provincia que tengan cuestiones de límites pendientes, el envío de los antecedentes respectivos para ser remitidos al Congreso con el objeto de que éste ejercite funciones constitucionales.

Este temperamento lo ha encontrado la comisión más rápido y por lo menos igualmente eficaz, que producir despacho favorable en un proyecto existente en su cartera presentado el año pasado por varios diputados, en el cual se disponían dos cosas: el mandato á las provincias para que enviasen al Poder ejecutivo los antecedentes sobre sus diferencias de límites y la autorización al ejecutivo para designar una comisión de peritos que estudiase esos antecedentes.

El proyecto de la referencia repetía iniciativas que se registran en nuestros anales parlamentarios.

El senador Elizalde presentó al Senado el año 1862 un proyecto que fué convertido en ley. En él se declaraba que todos los territorios existentes fuera de los límites ó posesión de las provincias eran nacionales, y encargaba al Poder ejecutivo para que pidiese á la mayor brevedad á los gobiernos provinciales los conocimientos necesarios para fijar los límites de sus respectivas provincias.

La primera de esas disposiciones era complementaria de un principio de la Constitución del 53, estableciendo cuáles eran tierras nacionales y cuáles provinciales, pues aquella carta no precisaba esa distinción, ni en el artículo 4º al enumerar el producido de la venta ó locación de las tierras públicas entre los medios que concurren á la formación del tesoro nacional, ni en el inciso 4º del artículo 67 al autorizar al Congreso á disponer el uso y enajenación de las tierras públicas, ni en el inciso 14 del mismo artículo en que establece que el Congreso fijará los límites de las provincias y organizará los territorios.

Es que la Constitución del 53 reconoció un estado de hecho bien diferente por cierto del régimen dominante bajo la colonia y consagrado por leyes de los congresos de 1817 y 1825, al disponer que todas las tierras eran nacionales, preceptos que cayeron en caducidad á la disolución de la nación que siguió á las épocas de 1820 y 1827.

La ley de 1862 no produjo efecto en su segunda parte. Diez años después, en 1872, tuvo iniciativa en esta cámara un proyecto autorizando al Poder ejecutivo para nombrar una comisión compuesta de tres ciudadanos á la que se encomendaría la tarea de formular un estudio sobre demarcación de límites interprovinciales, fundándolo en los antecedentes históricos y legales que existiesen. Esta iniciativa no mereció los honores de ser convertida en ley.

Fué en 1882 que el Congreso sancionó una ley que autorizaba á las provincias á solucionar amistosamente sus litigios mediante arreglos directos ó sometiéndolos á arbitraje, con la obligación de rimitirlos á la aprobación del parlamento.

Así han arreglado sus cuestiones limítrofes Córdoba con San Luis primero, después con Santiago del Estero, posteriormente con Buenos Aires y Santa Fe y finalmente con Santa Fe, sometiéndolas al arbitrage del presidente de la República unas veces, otras al de la Suprema Corte; y Santa Fe con Santiago del Estero por arreglo directo, aprobado por ley del año 1886.

Por otro lado, en 1878 por ley nacional se estableció el límite con las fronteras á las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza; en 1881 entre Corrientes y Misiones; en 1884, al organizarse los territorios nacionales, se estableció que en lo referente á sus límites, era sin perjuicio de lo que se estableciese en la ley definitiva de límites, é igual reserva se consignó al incorporar á las gobernaciones la de los Andes.

Se ve pues que ésta es una cuestión que no está resuelta, y que el Congreso está destinado un día á fijar los límites de las provincias y las gobernaciones, para evitar conflictos de jurisdicción, para determinar bien el dominio de cada estado, para que desaparezcan los choques entre autoridades y los inconvenientes en la aplicación de las leyes que frecuentemente ocurren en lo que constituye esa verdadera zona litigiosa interprovincial.

La minuta de comunicación de la comisión de negocios constitucionales que entrego á la secretaría y dejo fundada, responde pues al propósito enunciado, y hago moción para que ella sea considerada y aprobada por la cámara.

—Suficientemente apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

—El señor secretario lee:

MINUTA DE COMUNICACIÓN

La honorable Cámara de diputados de la nación vería con agrado que el Poder ejecutivo recabara de los gobiernos de provincia, entre los cuales existen pendientes cuestiones de límites, el envío de los antecedentes respectivos y los elevara al Congreso á los fines del inciso 14 del artículo 67 de la Constitución nacional.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—Se vota en general la minuta y es aprobada.
—En discusión en particular.

Sr. Guasch Leguizamón—Pido la palabra.
Me parece que podría cambiarse el término «elevara» por «remitiese» que considero más apropiado.
Sr. Crouzeilles—Muy bien; acepto.
Sr. Presidente—Se va á votar con la modificación propuesta.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Presidente—Queda sancionada.

18

BIBLIOTECA Y ARCHIVO

DEL DOCTOR JUAN M. GUTIÉRREZ

Sr. Piñero—Pido la palabra.
La honorable cámara entendió, en sesiones pasadas, que sancionaba un proyecto del honorable Senado sobre la adquisición de la biblioteca del doctor Juan María Gutiérrez, y que quedaba convertido en ley. Pero la comisión de la honorable cámara había introducido una modificación en un artículo, y esa pequeña modificación no la ha aceptado el honorable Senado.
Voy á hacer moción, para concluir de una vez con este asunto, á fin de que se acepte sobre tablas la modificación del honorable Senado y quede convertido en ley el proyecto. Se trata de una pequeña modificación que no hace al fondo del asunto.
Sr. Presidente—Se va á votar la moción que hace el señor diputado, para tratar este asunto sobre tablas.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Secretario Ovando—El honorable Senado había sancionado un artículo que dice: «La biblioteca y el archivo adquiridos según el artículo anterior, serán agregados á la biblioteca del Congreso».
Esta honorable cámara modificó ese artículo en esta forma: «La biblioteca y el archivo adquiridos según el artículo anterior, serán agregados á la biblioteca nacional».
El honorable Senado no ha aceptado esta modificación.
Sr. Presidente—Se va á votar si la honorable cámara insiste en su anterior sanción.

—Se vota y resulta negativa.

19

PRÓRROGA DE LAS SESIONES

INCLUSIÓN DE ASUNTOS

Sr. Fonrouge — Desearía que por secretaría se diera lectura de un proyecto de minuta que he presentado.

—El señor secretario lee:

«La honorable Cámara de diputados de la nación vería con agrado que el Poder ejecutivo se sirviera incluir entre los asuntos de prórroga para los que ha sido convocado el honorable Congreso, los referentes á los cuatro proyectos de ferrocarriles subterráneos dentro del municipio de la Capital, que han sido despachados por la comisión de obras públicas y se encuentran á estudio de la honorable cámara.»

José Fonrouge.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.
No entraré en mayores detalles para fundar esta minuta; me bastará tan sólo recordar que al iniciarse el debate sobre el primer asunto relativo á ferrocarril subterráneo, se promovió

una discusión bastante interesante y bastante apasionada, lo que demuestra que tanto la comisión que lo despachó como los sostenedores ó impugnadores de ese despacho, están perfectamente preparados para entrar á considerarlo.

Y hay que decir toda la verdad en este caso; al menos por lo que á mí se refiere: si voté por el aplazamiento, fué porque me dí cuenta de que debía aprovecharse el tiempo en vista de la cantidad de asuntos de interés general que esperaban nuestra sanción. Era preferible, entonces, sacrificar éste hasta tanto se despacharan los demás.

Hoy que el Congreso va á entrar en receso y sólo se ocupará de los asuntos de la prórroga, que son muy limitados, como acaba de verse por la lectura del mensaje del Poder ejecutivo, creo que habría conveniencia, disponiendo del tiempo necesario, en abordar con franqueza esta cuestión de los ferrocarriles subterráneos, y resolverla de una manera ó de otra.

Además, debo agregar otra consideración. Como diputado por la provincia de Buenos Aires, me hago en este caso eco de un clamor muy justo por parte de los habitantes de la capital de la provincia, porque entre esos proyectos de ferrocarriles subterráneos, hay uno que se relaciona con un ferrocarril de esta capital á La Plata, que va á aproximar estos dos grandes centros á media hora de tiempo, lo que vendrá á resolver el gran desideratum de los habitantes de aquella ciudad. El asunto relacionado con el ferrocarril eléctrico de La Plata á la Capital federal ha sido aprobado por el Senado de la nación; tiene despacho de la comisión de obras públicas, y hay también una nota del Poder ejecutivo de la provincia de Buenos Aires encareciendo su pronto despacho.

Por estas consideraciones, hago moción para que esa minuta sea considerada sobre tablas.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

Para solicitar que en la misma minuta á que acaba de referirse el señor diputado se incluya, el tratado de arbitraje con el Brasil, despachado por el honorable Senado.

Es un asunto de tal interés que no necesita expresarse ni fundarse, tratándose, señor presidente, de dos pueblos que están vinculados por glorias comunes y por la aspiración legítima de desenvolver, dentro de su amplio territorio, la potencialidad de expansión, de progreso y riqueza con que cuenta cada uno.

—Apoyado.

Sr. Hernández (S. Z.) — Pido la palabra.

Me parece que la moción debería ser ampliada en el sentido de que abarcara todos los asuntos de igual naturaleza á los indicados por el señor diputado.

Sr. Fonrouge—Son cuatro.

Sr. Hernández (S. Z.) — Es que hay otros ferrocariles que tienen también despacho de comisión y para cuya exclusión no habría razón.

Sr. Fonrouge—Pero esos los vamos á considerar ahora.

Sr. Hernández (S. Z.)— Podemos considerar éstos, señor diputado.

Sr. Fonrouge—Los otros nó, pues hay una moción de aplazamiento para algunos de ellos.

Sr. Hernández (S. Z.)—Sea práctico y gane votos: no rechace una indicación que está apoyada en las mismas razones que la del señor diputado.

Sr. Fonrouge—No tengo inconveniente; acepto.

Sr. Presidente — Sírvase precisar su moción el señor diputado por Entre Ríos.

Sr. Hernández (S. Z.) — Que se agreguen todos los asuntos de ferrocarriles que tengan despacho de comision ó sanción del Senado.

Sr. Fonrouge—Muy bien.

Sr. Mitre—No son más de dos ó tres.

Sr. Presidente—Se va á votar si se trata inmediatamente la minuta.

—Se resuelve afirmativamente,

Sr. Presidente—Está en discusión.

—Se lee en los siguientes términos:

«La honorable cámara de diputados de la nación vería con agrado que el Poder ejecutivo se sirviera incluir entre los asuntos de prórroga para los que ha sido convocado el honorable Congreso, los referentes á los cuatro proyectos de ferrocarriles subterráneos dentro del municipio de la Capital, que han sido despachados por la comisión de obras públicas y se encuentran á estudio de la honorable cámara, así como los otros asuntos referentes á ferrocarriles sancionados p el honorable Senado, con igual despach igualmente el tratado de arbitraje co Brasil, con sanción del mismo cuerpo.

Sr. Terán—Pido la palabra.

La actitud que he asumido respecto de estos asuntos en las sesiones anteriores, me obliga á pronunciar dos palabras para fundar mi voto en favor de la minuta propuesta por el señor diputado por Buenos Aires.

Esa actitud, señor, es concordante con mis propósitos y mis ideas. Soy de los que creen que el subterráneo, en los distintos aspectos con que ha sido presentado á la consideración de la cámara, es verdaderamente una obra de gran interés público y que la cámara debe procurar su sanción en forma que merece la magnitud del tema, no en una ó dos sesiones, bajo la premura de cerrar el período, sino con todo el reposo y con toda la detención debidas.

Por mi parte, soy adversario del despacho presentado; y cuando venga incluído entre los asuntos de prórroga tendré la oportunidad de dar extensamente todas las razones que han pesado en mi ánimo para decidir mi opinión en ese sentido; y así, interviniendo en un debate amplio y tranquilo, habré cumplido con mis deberes de diputado y contribuido á la resolución del asunto en la forma que la cámara encuentre más conveniente para los intereses públicos.

Sr. Costa—Pido la palabra.

Voy á votar á favor de la minuta con el objeto de facilitar la solución de estos asuntos, para que se traten y realicen las obras públicas á que se refieren, pero salvando esto: que entiendo que el Congreso no necesita pedir al Poder ejecutivo que se incluyan asuntos en las sesiones de prórroga, porque en último término podría tratarlos por deliberación propia.

Salvo mi opinión en este sentido.

Sr. Presidente—Se votará la minuta en general.

—Resulta afirmativa.

Sr. Orzábal—Que se vote por partes en particular.

—Se repite la lectura de la minuta.

Sr. Hernández (S. Z.)— La parte que yo he propuesto ha sido mal interpretada. No me refiero solamente á los asuntos con sanción del Senado que tengan despacho de comisión, sino á los que tienen despacho de comisión hayan sido ó no tratados por el Senado.

Sr. Mitre—Pido la palabra.

Para información de la cámara debo decir que los únicos asuntos despachados por la comisión de obras públicas relativos á ferrocarriles que están pendientes, son éstos: prolongación de un ferrocarril de Goya á San Diego; ferrocarril de Quequén á Río Cuarto; concesión solicitada por el ferrocarril del Sud de un ramal de Río Colorado á San Antonio, y un despacho presentado hoy sobre ferrocarriles en Entre Ríos. No hay más.

Sr. Orzábal—Que se vote por partes; primero, la propuesta por el señor diputado Fonrouge, y después la segunda parte, propuesta por el señor diputado por la Capital.

Sr. Fonrouge—Lo referente á ferrocarriles forma una sola parte.

—Se vota por partes, y resulta sancionada la minuta en la siguiente forma:

«La honorable Cámara de diputados de la nación vería con agrado que el Poder ejecutivo se sirviera incluir entre los asuntos de prórroga para que ha sido convocado el honorable Congreso, los referentes á los proyectos de ferrocarriles subterráneos dentro del municipio de la Capital y los otros proyectos sobre ferrocarriles que han sido despachados por la comisión de obras públicas y se encuentran á estudio de la honorable cámara, así como el tratado de arbitraje con el Brasil, sancionado por el honorable Senado.»

20

FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

FUSIÓN DE DOS COMPAÑÍAS

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de legislación ha estudiado la parte que le ha sido sometida del convenio entre el Poder ejecutivo y los representantes de las empresas de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, fecha 11 de diciembre de 1907, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase la explotación de los actuales sistemas ferroviarios de las com-

pañías ferrocarril Buenos Aires y Rosario y ferrocarril Central Argentino, en una sola empresa, bajo la denominación de «Compañía del ferrocarril Central Argentino».

Art. 2º La compañía del ferrocarril Central Argentino queda sujeta á las disposiciones de los artículos 7, 8, 9, 10, 11, 12, inciso 1 y 4, 17 y 18 de la ley 5315.

Art. 3º Sin perjuicio de las disposiciones de la ley número 5315 enumeradas en el artículo anterior quedan subsistentes todos los derechos, franquicias, obligaciones y gravámenes existentes en favor y á cargo de las diferentes compañías obtenidos por los contratos de concesión, leyes y decretos nacionales y provinciales que les son referentes, cuyos bienes constituirán la propiedad del ferrocarril Central Argentino.

Art. 4.º El domicilio legal de la compañía del ferrocarril Central Argentino, será la Capital de la república.

Art. 5.º Para el transporte de leche, legumbres, fruta fresca, aves muertas ó vivas, animales en pie y otros artículos que por su naturaleza requieren un trasporte á mayor velocidad que el que se puede efectuar en trenes de carga ordinarios, establecerá la compañía trenes de carga rápidos con una tarifa especial, cuando lo permita la cantidad de carga ofrecida por uno ó más cargadores.

Si esta cantidad fuera insuficiente para formar un tren, se agregará el vagón ó vagones que la contenga á los trenes de pasajeros que se determinen con autorización de la dirección de vías de comunicación.

Art. 6.º El ferrocarril Central Argentino someterá sus tarifas al Poder ejecutivo á los efectos de la aplicación de las prescripciones de la ley 2873.

Art. 7.º Dentro de los tres meses siguientes á la promulgación de esta ley, se otorgará el contrato respectivo.

Art. 8.º Comuníquese, etc.

C. Vocos Giménez—Julio A. Roca (hijo)—B. Rodríguez Jurado—Carmelo Crespo—Javier Castro—J. A. Costa.

Sr. Presidente — Está en discusión.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Entra, señor presidente, por primera vez á la consideración de la cámara, después de tres despachos sucesivos, los dos primeros suscriptos por las comisiones de legislación y obras públicas, y el último suscripto exclusivamente por la comisión de legislación, el asunto de la fusión de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario.

El tiempo mismo se ha encargado de simplificar este asunto, reduciéndolo á los términos en que está concebido el despacho de la comisión de legislación; el tiempo, y la obra de este mismo Congreso, en sus leyes sucesivas, sobre todo, ó casi exclusivamente en dos de ellas; la primera, la ley número 5315; la segunda, la ley llamada de ramales del Central Argentino y del Buenos Aires y Rosario, que han resuelto las cuestiones más importantes vinculadas con la proyectada fusión de los ferrocarriles.

Esta circunstancia hace que hoy se presente á la deliberación de la cámara el proyecto de fusión despojado de todo el séquito de alarmas y de preocupaciones que en otra hora hicieron imposible su consideración por este mismo cuerpo, circunstancia que no he de calificar como favorable á los intereses del país y del gobierno. y que creo, por el contrario, que ha contribuido á hacer que esta proyectada fusión de los ferrocarriles se realice ó pueda realizarse, en la fecha, en condiciones que no están á la altura de aquéllas que fué posible obtener cuando pudieron discutirse algunos de los primitivos despachos de la comisión de legislación.

La situación en que hoy se encuentran los ferrocarriles fusionados, no sólo del punto de vista legal, sino también respecto de las exigencias ó pretensiones del estado, son, sin duda alguna, más favorables de lo que eran en la época de los primitivos despachos de la comisión. Muchas de las cuestiones de vital importancia que preocupaban en esa hora á los directorios y á los accionistas de ambas empresas han sido resueltas definitivamente por leyes del Congreso.

Esta consideración tiene su gravedad y su importancia, porque era precisamente la necesidad, el deseo de resolver de una manera favorable y definitiva estas cuestiones, el principal argumento, la primordial razón que tuvo el estado para poner en aquellos primitivos despachos condiciones puramente liberales y ventajosas para los intereses del país.

No hago con esto un cargo, ni al Poder ejecutivo ni al honorable Congreso, que ha sancionado estas leyes, sobre todo la primera, la de carácter general, que fijó de una manera definitiva la situación de todas las empresas existentes, bajo un pie de igualdad absoluta, resolviendo todas las dificultades que han motivado la incesante discusión, la continua lucha entre los intereses particu-

lares de las empresas y los intereses del estado y del país, así como ha resuelto la situación en que ha de colocarse cualquier empresa que se constituya en el porvenir, estableciendo un criterio de uniformidad y permanencia que no puede ser sino favorable á los bien entendidos intereses de la nación.

No sé, señor presidente, si esta ley 5315 será la norma definitiva á que hayan de ajustarse en el futuro las concesiones que ha de acordar el honorable Congreso; más bien me inclino á creer lo contrario; creo que la mejora incesante de la situación y perspectivas que el país ofrece á la inversión del capital extranjero, así como las exigencias de la defensa de su producción agrícola y ganadera y de los intereses de su comercio, han de ser razón para promover en día no lejano la reforma de las cláusulas de esta ley, adaptándolas, de acuerdo con las enseñanzas de la experiencia, á reglas y fórmulas nuevas que han de consultar, quizá, en forma más completa y acabada, los intereses generales.

De todas maneras y refiriéndome concretamente al punto en cuestión, debo informar á la cámara que la comisión de legislación se ha encontrado al iniciar el estudio de este asunto, tomando como norma práctica y prudente de consideración los despachos anteriores relativos á convenios entre las empresas fusionadas y el gobierno nacional, se ha encontrado, digo, con que la mayoría de las más vitales cuestiones que fueron el enunciado de los primitivos proyectos, se encuentra resuelta de una manera definitiva irrevocable por leyes del Congreso. Así tenemos que en lo que se refiere á la exoneración del impuesto, está definitivamente resuelta la situación de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario por el artículo 8º de la ley 5315, que concede esta exoneración hasta el año 1947, mediante la condición establecida en la misma ley de la entrega del 3 % de las entradas líquidas de los ferrocarriles, como compensación de los beneficios acordados á las empresas.

Si comparamos los términos establecidos por la ley 5315 con los del anterior despacho de la comisión de legislación, que quiero tomar como norma, vemos que no son muy grandes las diferencias que existen entre el uno y el otro. En efecto, en el despacho anterior se establecía la exoneración de impuestos por el término de 25 años, á partir de la firma del contrato. Ese término era prorrogable, de acuerdo con una disposición transitoria del mismo proyecto de ley, por otro período de veinticinco años, en las mismas condiciones. En compensación de este beneficio, las empresas debían entregar al estado el 1 por ciento de las entradas brutas. Ese 1 por ciento de las entradas brutas no difiere muy sensiblemente del 3 por ciento de las entradas líquidas establecido por el artículo 8.º de la ley 5315.

Hay una pequeña diferencia á favor del estado en el 3 por ciento establecido por la ley 5315, diferencia que se reduce á una suma de 50 000 pesos oro al año, si tomamos como tipo el último ejercicio de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, es decir, el de 1907. Según ese producido, correspondería, de acuerdo con el despacho de la comisión, la entrega de 230.000 pesos oro al año, importe del 1 por ciento de las entradas brutas; y el 3 por ciento de las entradas líquidas, que deben entregar según la ley 5315, sube á la cantidad de 280.000 pesos oro.

Otro de los puntos de capital importancia resuelto de manera general para todas las empresas, tanto para las existentes como para las futuras por la disposiciones de la ley 5315, es el relativo á la intervención del estado en las tarifas, fijada por los términos de dicha ley, reaccionando contra ese criterio variable é inseguro de los ejecutivos y congresos, que no se ajustaban, en realidad, á una norma científica y determinaban al azar y al capricho tan pronto el 14 por ciento como el 15 ó el 17 por ciento, para autorizar la intervención del gobierno en las tarifas.

Esa ley ha fijado de una manera definitiva el 17 por ciento del producido sobre las entradas brutas, como condición para la intervención del estado en las tarifas de los ferrocarriles; límite complementado con la asignación del 60 por ciento de dichas entradas como coeficiente de gastos de explotación de los ferrocarriles, con lo que se ha llegado á establecer un criterio de equidad, pues permite á las empresas obtener beneficios que aseguren su existencia y aseguren su crédito financiero y comercial, así como ponen un límite á la posible expoliación de los intereses privados.

Las demás cuestiones resueltas por los despachos anteriores de la comisión,

han sido reproducidas en términos casi idénticos por el proyecto de ramales del Central argentino despachado por la comisión de obras públicas de esta cámara y sancionado hace poco tiempo.

En esa condición se encuentra el artículo 3º de la antigua fusión que dice lo mismo que los artículos 6º, 7º y 8º de la ley de ramales, en lo que se refiere al levantamiento de vías en la Capital, á la construcción de la estación terminal, y al muro de contención, que establece el mismo artículo.

La ocupación de las tierras fiscales,—á que se refiere el artículo 4º,—en que deben colocarse las nuevas vías y hacerse la estación central; la construcción de ramales solicitada en el proyecto primitivo de fusión, reproducidas en el convenio elevado por el ministerio de obras públicas á la consideración de esta cámara y la autorización para la construcción de ramales industriales; la declaración de utilidad pública para la ocupación de todas las extensiones necesarias á estas construcciones; la rebaja del 50 % en las tarifas establecidas en la ley de ramales para los de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario en el transporte de personas y materiales destinados á la construcción de obras públicas nacionales, las mejoras introducidas en lo que se refiere á la tarifa telegráfica y al trasporte de la correspondencia, son cuestiones que están todas resueltas en términos casi idénticos á los fijados en el primitivo proyecto de fusión despachado por la comisión.

Prescindiendo, pues, de los artículos 3º y 9º y de la ley 5315, que resuelve de una manera definitiva las cuestiones relativas á la intervención del estado en las tarifas y á la exoneración de impuestos, no quedaba á resolver del primitivo despacho de fusión sino los puntos relativos á la autorización legal acordada por el estado á las empresas fusionadas de hecho, para fusionarse legalmente, constituyendo una sola empresa ferrocarrilera, y algunos otros que aunque no figuraban en el primitivo despacho, han sido introducidos en el nuevo, á pesar de no existir en el proyecto elevado por el Poder ejecutivo, y que los representantes legales de las empresas del Central argentino y del Buenos Aires y Rosario han aceptado expresamente en toda su integridad.

Debo hacer presente á la honorable cámara que esta situación de hecho en que se encuentran hoy los ferrocarriles fusionados desde la época en que se hizo efectiva la refundición de las empresas de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, no tiene ningún posible correctivo legal, y que por el contrario, ha tenido ya en parte la sanción de las autoridades públicas, por lo menos en lo que se refiere al Poder ejecutivo de la nación por el decreto que autorizó á estas empresas á unificar sus contabilidades.

Creo, señor presidente, que tratándose de cuestiones de tanto interés como las que hoy nos ocupan, no debo entrar en extensas disertaciones para demostrar la conveniencia de sancionar legalmente una situación producida de hecho hace ya varios años. No he de entrar al estudio del régimen de nuestros ferrocarriles; no he de entrar al estudio del régimen de la competencia existente entre ellos, situación que no hace sino reproducir la de países que á pesar de tener una constitución distinta, una distinta producción y diversa población, producen exactamente los mismos fenómenos, al extremo de que una investigación sobre la situación en que se encuentran las empresas fusionadas en Inglaterra, por ejemplo, podría servirnos perfectamente de tipo en sus conclusiones generales para formar el concepto legislativo en el asunto de la fusión de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario.

Siempre ha sido mi criterio, señor presidente, como ha sido á la vez, el de la comisión de legislación, despachar no sólo los proyectos anteriores de fusión, sino también el actual, porque el retardo en la consideración de este asunto, la inercia del Congreso nacional para dictar la ley correspondiente, sea aprobatoria, sea denegatoria de la autorización para fusionar los ferrocarriles, no importa sino mantenerse exclusivamente á las desventajas producidas por la amalgama de estas dos empresas, sin estar absolutamente á los beneficios que de ella pudieran derivarse. Si bien esta situación se ha ido modificando en parte, y se ha ido modificando ante la esperanza, ante la casi seguridad de que los accionistas de estas empresas iban á obtener la ley autoritativa de la fusión, no está todavía la obra completa y existen en el actual despacho de la comisión de legislación muchas disposiciones que sin revestir quizás la importancia de la que contienen los despachos anteriores

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Autorízase al Poder ejecutivo para continuar por administración ó por licitación pública la construcción y equipo de las siguientes líneas de ferrocarriles á Bolivia; Serrezuela á San Juan; Chumbicha á La Rioja; Andalgalá y Tinogasta; Ledesma á Embarcación y Tejas á Antillas; y adquisición de material rodante, maquinarias para los talleres de Tafí Viejo y renovación de las vías del ferrocarril Central Norte; así como también para el pago de los créditos pendientes de los señores Toledo y Mairini; y para construcción del ferrocarril de Deán Funes á la Laguna Paila, estación terminal de la línea del ferrocarril Central en Santa Fe; de la línea de Algarrobal á Mendoza (ley 5078), y provisión de agua en las líneas del Estado; ferrocarril del Bracho á Leales (ley 4845); y ramal que partiendo del ferrocarril de Tejas á Antillas y termine en San Miguel, á orillas del río Salado.

Art. 2.º Autorízase al Poder ejecutivo para emitir hasta la cantidad de veinticinco millones de pesos oro en títulos de deuda interna y externa de la nación, de cinco por ciento de interés y uno por ciento de amortización acumulativa, por sorteo á la par y por licitación abajo de la par, pudiendo hacerse la emisión en pesos oro ó su equivalente en libras esterlinas, francos ó marcos.

Art. 3.º Autorízase igualmente al Poder ejecutivo para anticipar de rentas generales la cantidad que fuera necesaria para el pago de la renovación y equipo del ferrocarril Central Norte con cargo de reembolso en los títulos á que se refiere el artículo anterior.

Art. 4.º Queda especialmente afectado al servicio de los títulos autorizados á emitir por la presente ley el producido de los ferrocarriles que se construyan.

Art. 5.º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 30 de septiembre de 1908.

D. E. Palacio.
B. Ocampo,
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Ministro de obras públicas Pido la palabra.

Como este asunto no ha sido estudiado por la comisión de obras públicas, porque no se había dado entrada en la cámara á la sanción del Senado, será conveniente que, siendo del Poder ejecutivo el proyecto que se acaba de leer, diga algunas palabras explicando su objeto.

Este asunto ha tenido origen en un proyecto del honorable Senado, acordando ocho millones de pesos para el equipo de los ferrocarriles del estado, del Central Norte especialmente. Venido en revisión á la honorable cámara, la comisión de presupuesto creyó que no podrían anticiparse, como decía el proyecto, de rentas generales, los ocho millones que en él se acordaban, si no se dictaba una ley de carácter general autorizando al Poder ejecutivo á realizar la operación de crédito necesaria para poder hacer ese anticipo.

En ese estado, y con el propósito de resolver el problema de las construcciones ferrocarrileras y del equipo de las líneas nacionales, presentó á la consideración de la cámara, en substitución de la sanción del Senado, un proyecto autorizando al Poder ejecutivo para emitir hasta 17.000.000 de pesos oro, incluyendo también la línea, que no está en construcción todavía, muy importante por cierto, bajo cualquier punto de vista que se le considere, de Deán Funes á Santa Fe.

Vuelto el asunto á la consideración del honorable Senado, aquel alto cuerpo resolvió insistir en su primitiva sanción; y así ha quedado en la cartera de la comisión de la honorable cámara, en una situación difícil, por la manera como las dos cámaras habían votado sus respectivos proyectos.

Para salvar esta dificultad, por indicación de algunos señores senadores, el Poder ejecutivo, presentó un proyecto á la consideración del honorable Senado, parecido al de la Cámara de diputados. La comisión de hacienda del Senado lo ha ampliado agregando la línea de Algarrobal á Mendoza, que es, sin duda alguna, de gran necesidad y de gran provecho para toda aquella red ferrocarrilera, como podría demostrarlo, si no quisiera omitir detalles, dada la situación de apremio en que se encuentra la cámara para votar muchos asuntos muy interesantes.

Con esas líneas de Algarrobal á Mendoza y de Deán Funes á Santa Fé, se completa el plan que por ahora ha creído conveniente iniciar el Poder ejecutivo, como lo manifestó en el mensaje de apertura del Congreso, en mayo del presente año.

La ampliación que se introduce al proyecto primitivo de esta cámara, consiste en el agregado del ferrocarril de Algarrobal á Mendoza, que según los estudios y presupuestos hechos representa 5.000.000 de pesos oro, y otra línea de la de Cejas á Antilla hasta San Miguel, dos millones y fracción.

En presencia de estos agregados, el Senado resolvió incluir las sumas necesarias para completar las obras y ha llegado el proyecto á 25.000.000 de pesos oro.

El señor ministro de hacienda, aquí presente, declaró en el Senado que una vez votado el proyecto y sin necesidad de esperar á la realización de las operaciones de crédito, el Poder ejecutivo estaría en condiciones de anticipar las sumas necesarias para llevar adelante todas estas obras.

En estas condiciones, si la honorable cámara le prestara su voto á la sanción del Senado, quedaría este proyecto convertido en ley y resuelto por ahora, y por bastantes años, el problema de los ferrocarriles nacionales.

Debo agregar también que una vez concluídas estas líneas, de acuerdo con este pensamiento, y organizada la administración de los ferrocarriles del estado en la forma en que lo ha sancionado la cámara, sanción que está pendiente del honorable Senado, la administración quedará en situación de utilizar todas estas líneas como un recurso de crédito, emitiendo obligaciones hipotecarias de los ferrocarriles para otras ampliaciones y otros ramales que las necesidades de la República están pidiendo con verdadero apremio.

Queda, pues, así preparado en sus líneas generales el plan de las construcciones ferrocarrileras del estado en la República por mucho tiempo, y resueltos todos los problemas y dificultades que por el momento obstaculizaban la acción del gobierno nacional.

Con estas consideraciones y el conocimiento que casi todos los señores diputados tienen de este asunto, creo que él queda suficientemente informado. *(¡Muy bien!)*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota en general el proyecto y es aprobado.

—En discusión el artículo 1°.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

He dado, mi voto, señor presidente, á este proyecto en general, prescindiendo de cuestiones de forma, que vale la pena en este caso, dejar de lado, cuando se trata de problemas de carácter tan fundamental como el que está en discusión. Pero, ojalá nos sirva de experiencia lo ocurrido para que otra vez discutamos los proyectos con un plan y una dirección más determinada.

Con estas simples palabras dejo fundado mi voto en general, como lo voy á dar en particular; pero, antes de votar este artículo, deseo preguntar al señor ministro de obras públicas si está previsto en este plan la prolongación del ferrocarril de La Quiaca á Tupiza.

Se dice: ferrocarril á Bolivia; pero no sé si simplemente es la previsión necesaria para la construcción actual ó si está comprendido lo que se requiere para el cumplimiento de un protocolo que se sabe existe entre ese país y el nuestro.

Como existe en la comisión de obras públicas un proyecto que mandó con su respectivo mensaje, hace dos años, el Poder ejecutivo, y como no obstante haberse referido al mismo asunto en el mensaje del presente año el señor presidente de la República, no ha venido ningún proyecto al debate, deseo saber si se ha abandonado esa gestión, si no se va á cumplir ese protocolo, ó en el caso de estar dispuestos á cumplirlo, si están provistas las cantidades necesarias á ese fin.

Es esto lo que desearía saber.

Sr. Ministro de obras públicas—Pido la palabra.

Según el protocolo firmado entre la República Argentina y la de Bolivia, el gobierno argentino deberá comenzar la construcción de la línea de la Quiaca á Tupiza cuando el gobierno de Bolivia, ó la empresa que ha obtenido allí la concesión, empiece la construcción de la línea de Potosí á Tupiza, para que lleguen á encontrarse cuando estén terminadas.

El gobierno argentino, cumpliendo una cláusula de ese protocolo, delegó su representación en un ingeniero que acompañó á la comisión de estudios de Bolivia en la parte de Potosí á Tupiza. Ultimamente, por razones que se ignoran, esos estudios han sido interrumpidos, los campamentos levantados y los ingenieros enviados á hacer estudios en otras partes.

con autorización de la dirección de vías de comunicación.

Basta enunciar este artículo para acreditar toda la importancia que tiene ese beneficio para nuestras más importantes zonas servidas por los ferrocarriles, para muchos de los más nobles productos de la riqueza pública.

El artículo 6.° establece que el ferrocarril Central argentino someterá sus tarifas al Poder ejecutivo, á los efectos de la aplicación de las prescripciones de la ley 2873, que es la ley general de ferrocarriles.

Este artículo es de exclusiva iniciativa de la comisión de legislación, la que le atribuye mucha importancia, porque importa consagrar legalmente por parte de las empresas la obligación de someter sus tarifas á la aprobación del Poder ejecutivo, apartándose de los términos casi de pura cortesía en que está consignada la obligación correlativa del artículo 42 de la ley general de ferrocarriles, que determina que las empresas tienen la obligación de comunicar al Poder ejecutivo sus tarifas, estableciendo una disposición posterior del mismo artículo, la declaración un tanto general y abstracta de que esas tarifas han de ser justas, equitativas y razonables.

El artículo 6° viene á consagrar en la ley misma, á consagrar en el contrato mismo, que es la ley de las partes, la obligación de someter las tarifas á la aprobación del Poder ejecutivo, sancionando y dando mayor eficacia á esta intervención del Poder ejecutivo, que las empresas todas han aceptado hoy, acatando la interpretación que del artículo de la ley general de ferrocarriles ha hecho el Poder ejecutivo, como un *modus vivendi*, del cual podrían intentar salir en cualquier momento en forma de protesta, en forma de discusión con el Poder ejecutivo, y en presencia de los términos de las leyes de concesión no podemos saber, no podemos asegurar cuál sería el resultado de esta controversia.

El artículo último es el que obliga á otorgar dentro de los tres meses siguientes á la promulgación de esta ley el contrato respectivo.

Creo, señor presidente, que con la suscinta explicación que he hecho del alcance del despacho de la comisión de legislación, ha quedado clara y netamente fijado el alcance de este proyecto, que viene á resolver una enojosa cuestión, que viene á asegurar el imperio de las leyes en todo el territorio del estado, que viene á consagrar una sanción de hecho, que no solamente es de hecho, sino en parte ya de derecho mismo por la autorización acordada por el Poder ejecutivo á las empresas de unificar su contabilidad, y que viene á incorporar, ante la imposibilidad de producir nada mejor, ventajas de positivo interés, no sólo para el estado, sino para todas las importantes zonas que sirven con sus redes las empresas del Central Argentino y Buenos Aires y Rosario.

Dejo con estas palabras fundado el despacho de la comisión, y excuso agregar que estoy dispuesto á abundar en particular en todos los detalles y explicaciones que necesite cualquiera de los señores diputados. *(¡Muy bien! ¡muy bien!).*

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Consecuente con mis opiniones anteriores, debo consignar en esta sesión, aunque sea lo más brevemente posible, las razones que tengo para votar en contra del proyecto.

Cuan se trató la ley 5315 tuve ocasión de manifestar los principios á que obedecía mi oposición, y manifesté también al combatir uno de sus artículos, que venía á desaparecer en parte la cuestión de la fusión de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino, desde el momento que podrían incorporarse á la ley y recibir inmediatamente todos los beneficios de la exoneración que podían haber servido para sacar ventajas en favor de los productores de la nación, único interés que guiaba mi oposición en aquel momento.

Posteriormente, la cámara sancionó aquel proyecto, que rige hoy como ley de la nación y que á mi juicio en esa parte perjudica los intereses del país.

Más tarde, la cámara consideró una concesión de ramales á las empresas fusionadas y en ese mismo día hice también observaciones fundamentales, para que quedaran consignadas. Ya que se había dividido la ley, tenía que dividir yo también mi argumentación.

Llega ahora el momento en que el asunto va á tratarse, y nos encontramos con que la fusión de los ferrocarriles ha conseguido su objeto desde el momento en que por leyes distintas se ha ido quitando el interés positivo á una sanción que puede buscarse nada más que porque los ferrocarriles habían in-

fringido las leyes del país, habían violado el artículo 67 de la ley general de ferrocarriles, que prohibe la unión de líneas con el propósito de explotar una misma región. Esta disposición tiene por objeto evitar que las compañías se unan para perjudicar al productor, suprimiendo la competencia que siempre le es benéfica.

También se sancionó esa ley que se refiere á los ramales nuevos, dando al Central Argentino y al Buenos Aires y Rosario todas las ventajas que pedían; pero en la discusión en particular se introdujo un modificación, por iniciativa del señor diputado por Entre Ríos, ingeniero Méndez Casariego, que dejaba deslindada la posición de los dos solicitantes, separándolos al hacer la concesión.

Pero resulta, señor presidente, que ya llegamos al momento en que es necesario determinar esta situación; es decir, el hecho irreductible, como decía muy bien el señor miembro informante, de una situación producida contrariando las leyes, que no se ha hecho absolutamente nada por remediarlo.

Viene ahora, en este momento angustioso, á producirse la sanción.

Sería indiscreto de mi parte si entrara á tratar el asunto de la fusión con toda la extensión que requiere un debate en que deberían tratarse cuestiones de régimenes económicos y ferrocarrileros y todo lo que se refiere al respecto en nuestras leyes vigentes.

Por consiguiente, mi objeto fundamental es dejar consignado mi voto, porque sería inconsecuente que al tratar este asunto que yo he combatido en otras ocasiones, trayendo argumentos jurídicos y económicos para oponerme á él, permaneciera silencioso en el momento en que viene al debate el asunto principal.

No repetiré esos argumentos que he hecho en otra ocasión en esta cámara; pero si quiero justificar que la oposición que hice en aquella oportunidad fué en obsequio de los altos intereses públicos que represento en esta cámara, porque creo que aquí, como en todas partes, las compañías hacen estas fusiones para evitar la competencia, que es lo que beneficia al país.

Por consiguiente, creyendo que bajo el punto de vista jurídico y económico es perjudicial la fusión, mantengo hoy mi oposición.

Sé muy bien que el ambiente del Congreso tiende á dejar solucionada esta cuestión, porque no es posible volver á tratar este asunto á cada momento. Todos los años vuelve, y como *chi dura vince*, es claro, las compañías, persistentes para salir de esta situación angustiosa que ellas mismas se han creado, vienen año por año al Congreso á pedir una solución legal.

Yo mismo, al oponerme al proyecto sobre concesión de líneas á estas compañías, dije: ¡que venga de una vez esta cuestión á tratarse, para que estas compañías, si el Congreso le consagra su voluntad, se coloquen bajo el amparo de la ley, y no estemos siempre recordando un hecho que, hasta cierto punto, no nos favorece: que está aprobada la fusión en Londres, y no ha sido aprobada aún en la República Argentina!

De manera, pues, que dejo consignadas estas razones, no recordando otros argumentos, repito, porque ya la cámara los conoce y sería inoportuno hacerlos hoy. Pero voy á hacer este voto que si el Congreso, como parece, concede á estas empresas las líneas que desean realizar, así como han tenido la perseverancia de venir á los poderes públicos para conseguir la aprobación de sus actos, la tengan para favorecer los grandes intereses de la nación, y que recuerden que, si reciben esta concesión del Congreso, deben corresponder favoreciendo los intereses del país, que son los únicos que nosotros tenemos que mirar para resolver con acierto nuestros problemas de gobierno.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra. Ante todo, y para tranquilizar á la honorable cámara, seré breve, más breve que los oradores que me han precedido en el uso de la palabra.

Es pública y notoria la resistencia tenaz y la oposición irreductible, algunas veces tal vez violenta, siempre sincera y convencida, jamás *á outrance*, ni interesada, que he hecho desde el primer momento dentro y fuera de la cámara á toda sombra de proyecto de fusión.

La razón de mi oposición—como tuve ocasión de exponerla cuando debatimos la ley 5315—era que estaba convencido de que esos proyectos de fusión implicaban fatalmente la supresión de la competencia, y por ende un monopolio. Esto no obstante, jamás entendía que, en principio ó tesis general, pudiera combatirse la fusión, entendida esta palabra en el sentido del derecho de dos

comerciantes ó dos ó más sociedades que resuelven aunar sus capitales para explotarlos en común. Si ese hubiera sido mi prejuicio, no me hubieran acompañado ciertamente en la campaña emprendida contra las tarifas de la fusión ni la Bolsa de comercio de esta capital, ni la del Rosario, ni la liga agraria, ni la de defensa, ni la cámara de cereales, ni todos ni cada uno de los gremios que se han sublevado en todas partes contra el flajelo de la fusión; y combatía la idea, porque desde el primer momento la veía revestida de resabios inconstitucionales, de caracteres ilegales y de pretensiones retroactivas con relación á las concesiones y contratos primitivos. En este concepto consideraba la fusión pretendida como un acto ó hecho, que traducido legalmente en sus efectos obligados, tenía que venir á ser esa calamidad seguida del castigo de protestas que abonan la verdad y la justicia de mi sincera convicción.

Tal como se presentaba la fusión desde el primer momento, tenía que comportar el desconocimiento de derechos adquiridos, no sólo por la nación, sino también por las provincias del litoral y del interior. En este caso se encontraba, en primer lugar, la provincia de Santa Fe, cuya línea del ferrocarril Oeste santafecino (hoy incorporada al ferrocarril Central Argentino), está regida por una ley especial en la que se ha reservado el gobierno de mi provincia el derecho de intervenir en todo momento y en absoluto en las tarifas. Esta obligación aceptada por la empresa ha sido ratificada expresamente por el gobierno nacional, como he tenido ocasión de demostrarlo en otras circunstancias.

Y lo mismo pasa con la provincia de Córdoba. Al concederle á la empresa del Central Argentino ciertos ramales: Pilar, Villa del Rosario, etc., la legislatura de Córdoba le impuso, entre otras condiciones, la de que las tarifas para ciertas cargas, no serían jamás mayores que las de los ferrocarriles del estado.

Pero de todas estas cláusulas ó reservas merece llamarse particularmente la atención sobre la ley que debe regir las tarifas del ferrocarril del Oeste, enagenado por la provincia de Buenos Aires.

Hablo en presencia de los que han ratificado con su firma la transferencia de las líneas vendidas por el ferrocarril del Oeste al Central Argentino. El gobernador de la provincia, hoy nuestro colega y presente en esta misma sesión, sabe que entre las condiciones estipuladas en el contrato tuvo la previsión de consignar tres, que revisten importancia excepcional y que dicen lo siguiente:

«1° El ferrocarril del Oeste establecerá de acuerdo con el Poder ejecutivo (de la provincia) tarifas especiales para cereales».

«2° Las tarifas del ferrocarril del Oeste no serán en ningún caso más altas que las de los ferrocarriles del estado.»

De manera que en cualquier momento que la provincia de Buenos Aires tienda una línea, el ferrocarril del Oeste estará obligado á aceptar ese límite de las tarifas del estado como *máximum*.

«3° La empresa del ferrocarril del Oeste (y por ende el ferrocarril Central Argentino), se obliga en cualquier momento, á someterse á la ley de unificación de las tarifas, cuando dispusiese establecerla el gobierno para toda la provincia.»

En este contrato no ha tenido absolutamente nada que ver el Congreso, como nada ha tenido que ver en las concesiones hechas por la provincia de Córdoba y la provincia de Santa Fe.

Con estos antecedentes á la vista yo me digo: supongamos que se acepte la fusión: ¿Tendríamos acaso por este sólo hecho el derecho de modificar substancialmente los contratos celebrados entre las empresas y los gobiernos de provincia, en cumplimiento de leyes y convenciones hechas por las legislaturas respectivas? ¿Podríamos—tratándose de lo que se llama en derecho *res inter alios acta*—modificar contratos celebrados entre terceros, sin la conformidad ó consentimiento de las partes contratantes?

Y he aquí cuál era la razón principal de mi resistencia. Cada vez que veía asomar sobre esta cámara el peligro de cualquier proyecto de fusión, yo me disponía á combatirlo, como los he combatido, máxime ante los resultados funestos que hemos visto repetirse inexorablemente con la aplicación de las tarifas fusionadas.

En este estado de ánimo y cuando creía que era eminente la sanción final de la fusión, la comisión de legislación, como lo ha acordado el distinguido señor presidente y miembro informante de la misma, me hizo el alto honor de llamarme á su seno para hacerme co-

nocer el despacho formulado sobre este zarandeado asunto de la fusión. En la sala de la comisión me encontré con el director general de los dos ferrocarriles Mr. H. H. Loveday compañado de su asesor letrado el doctor don J. A. Frias.

Conocido el objeto de la entrevista, —no lo llamaré consulta,— manifesté, desde luego, mis ideas radicales al respecto por las razones apuntadas.

Y, desde luego,—como lo ha recordado también el miembro informante,— no acepté que se dijera, como se había proyectado en el artículo 3º: «quedan subsistentes todas las leyes y contratos anteriores» que no fuesen modificados por la ley 5315», y lo rechacé porque esto significaba, de hecho, aceptar y reconocer que la ley 5315 podía implicar la derogación de cualquiera de las leyes y contratos preexistentes. Yo entiendo, señor presidente, que esa ley no les da á las empresas existentes más beneficios ni ventajas que las expresamente consignadas en dicha ley, como entiendo que no están gravadas con más obligaciones ni cargos en virtud de esa misma ley, que las que están taxativamente determinadas en los artículos 8º y 9º.

En cuanto á derechos, por la ley 5315, las empresas ferrocarrileras existentes no tienen los especificados en el artículo 8º: 1º el relativo á la exoneración de los impuestos nacionales, provinciales ó municipales, y 2º, el relativo á poder descontar del producido bruto de las líneas el sesenta por ciento como gastos de explotación (lo que por cierto me parece que no es poco). No tienen derecho á ningún otro beneficio. ¿Bajo qué condiciones? Bajo las condiciones establecidas en los artículos 8.º y 9º. Por el 8º las empresas tienen la obligación de entregar el tres por ciento líquido de las utilidades para puentes y caminos; y por el artículo 9º se reconoce al gobierno el derecho de intervenir en las tarifas que produzcan más del 17 por ciento sobre el capital reconocido é invertido.

Al acogerse á la ley 5315, y como una compensación por los beneficios enumerados, las empresas existentes no están obligadas sino á entregar ese 3 por ciento del producido líquido y nada más. No quedan sujetas á las otras obligaciones que tienen los ferrocarriles nuevos regidos desde su concesión por la ley 5315, más conocida por el nombre de su autor el señor Mitre.

En esta virtud é inteligencia, no se creen obligadas (y no lo están) á trasportar las cargas con el 50 % de rebaja ni á hacer esa línea telegráfica especial, á que se refiere otro de los artículos de la ley, ni á entregarla al gobierno para su explotación, ni á construir un paso para peatones en los puentes que hagan las empresas para su servicio, ni á reconocer en los casos de expropiación el derecho que pesa sobre los nuevos ferrocarriles, de aceptarle sin más indemnización que el pago del precio reconocido é invertido más el 20 % de bonificación.

Y esta ley, por lo mismo, tiene también su vice-versa implícito, y es el siguiente: que aunque por la ley 5315 no tiene más obligaciones que las especificadas en los artículos 8º y 9º, quedan sin embargo subsistentes todas las demás consignadas en las leyes y contratos preexistentes, aceptados libremente por las mismas empresas.

Hay empresas anteriores que tienen en sus contratos la cláusula de la rebaja del 50 % sobre las cargas y pasajes del gobierno; otras no tienen tal obligación; otras la tienen limitada al descuento de un 25 %. En otras concesiones no se habla una palabra de tarifas ni de rebajas, como sucede con muchos de los ramales de estas dos grandes líneas que gestionan la fusión.

Así se explica que no se consigne en ninguna de las páginas de los libros de sus tarifas ni este derecho ni la obligación correlativa, existente entre el gobierno y las empresas sobre conducción de cargas y pasajes del gobierno, con ese 50 por ciento de rebaja, á pesar de estar consignados en la ley 5315.

Soy algo difuso porque quiero dejar bien claro y netamente definida, mi actitud.

Yo entiendo que la intervención del gobierno en las tarifas, es un derecho reconocido bajo tres conceptos diferentes, siendo éste el principal: el gobierno tiene el derecho de intervenir en las tarifas, sean éstas ó no hechas de acuerdo con él, aunque así lo manden las leyes y contratos preexistentes siempre que el producido exceda el 17 por ciento, sobre el capital. Se comprende fácilmente, que aún con tarifas relativamente bajas, de las que deben confeccionarse de común acuerdo entre el gobierno y las empresas, puede haber tal tráfico por exceso de producción que el producido de esas tarifas relativamente ba-

jas, exceda el límite del 17 por ciento, determinado como máximum en la ley 5315.

En ese caso, aunque las leyes originarias, les darían derecho al exceso sobre el 17 por ciento, en virtud de la ley citada, el gobierno podría obligarlas á reducirlas, como una compensación por los beneficios de que gozan y que no tendrían en virtud de sus concesiones respectivas.

Al exponer estas mismas ideas en el seno de la comisión tuve la felicidad de que estas indicaciones fueran aceptadas en tesis general, y en este sentido les presté desde luego mi decidida cooperación y apoyo, si se me permite la palabra. Pero es bien entendido de que ni el gobierno de la nación ni los de las provincias, perderían ninguno de sus derechos preexistentes, porque nosotros no tenemos el derecho de despojar á las provincias de los derechos libremente estipulados por la voluntad de las partes contratantes en las leyes y contratos provinciales respectivos.

El resultado de la discusión no pudo tener un fin más práctico.

Ha nacido de ella la luz pero luz plena y meridiana, luz de verdad y de razón, que armoniza y orienta dentro de los intereses generales, los intereses gremiales de esas empresas, que á pesar de todas las deficiencias, de todos los lunares y sombras que las afean y obscurecen, son siempre un factor ¿qué digo un factor? son el primero de los factores del progreso, que con sus claridades de sol se refleja sobre las mil facetas de la industria y del comercio, que centellean en ese brillante colosal que constituye la riqueza pública y privada del país. *(¡Muy bien! ¡muy bien!)*

Con estas palabras, dejo fundado mi voto en favor del proyecto de la fusión reservándome el derecho de pedir algunas aclaraciones y proponer ciertas modificaciones de detalle cuando llegue el momento de la discusión en particular. He dicho.

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Tengo el honor de haber subscripto el despacho de la comisión de legislación y me veo obligado á hacer una pequeña rectificación, en vista de la exposición que ha hecho el señor diputado por Santa Fe.

El señor diputado, gran opositor al proyecto de fusión, ha manifestado que se ha conformado con él, después de haberlo leído y después de haberse introducido en él las modificaciones que, á su juicio, tenían que hacerse á ese proyecto.

Sr. Pera (C. L.)—De ninguna manera como una imposición; fué una simple discusión de ideas.

Sr. Rodríguez Jurado—Yo debo declarar á nombre de la comisión, que cuando se llamó á su seno al señor diputado, cumpliendo con un deseo manifestado por él y obedeciendo al propósito de que este importante proyecto saliera con todo el prestigio posible, él expuso que, después de la modificación en el sentido que voy á recordar, quedaba conforme en la forma y en fondo con el despacho de la comisión.

Sr. Pera (C. L.)—Me permito recordarle al señor miembro informante, que al observarle la cláusula aquella «en cuanto no fuesen modificadas por la ley 5315», declaré que no aceptaría nada que pudiese importar una modificación de las leyes y contratos anteriores.

Sr. Rodríguez Jurado—La observación que el señor diputado quería hacer, que persiste en su ánimo, fué aceptada por la comisión, por contemporización, salvo mi opinión particular, como lo puede atestiguar el señor presidente, creyendo que se trataba de una simple interpretación de la redacción, de una simple modificación de forma y que él creía salvaba todas las dificultades y objeciones.

La comisión, como lo ha dicho su presidente había aceptado el agregado del artículo 3º, creyendo que venía á resolver todas las cuestiones sobre garantías y franquicias acordadas por esta ley de fusión, y al mismo tiempo, á resolver el gran problema de las tarifas que tanto había preocupado y que había servido para oponerse á este asunto, y cuyo agregado consistía en las siguientes palabras: «en cuanto no fuere modificado por la presente ley».

Es éste el único punto que motivó la modificación que pidió el señor diputado.

Sr. Pera (C. L.)—No he pretendido aludir ni he hecho la menor alusión á ningún otro.

Sr. Rodríguez Jurado—Me estoy refiriendo á que la comisión, deseosa de satisfacer las observaciones que se habían hecho, y á fin de armonizar ideas, consintió en la supresión de estas palabras.

Y debo recordarle al señor diputado,

que yo le hice la salvedad de que esa supresión venía á perjudicar el proyecto de la comisión y á beneficiar á la empresa, y que por consiguiente, ésta no tendría observación que hacer.

Resulta, pues, que con la modificación propuesta, á fin de aclarar el concepto, vienen á dejarse subsistentes todas las obligaciones y derechos establecidos por los contratos.

Ahora, en cuanto á tarifas, y en cuanto á derechos que por los contratos tienen de fijar las tarifas los ferrocarriles, siempre que no pase del 6,80 por ciento...

Sr. Pera (C. L.)—No dice eso la ley.

Sr. Rodríguez Jurado—... la comisión, después de estudiar el asunto, ha establecido en el artículo 7° que el Poder ejecutivo tiene el derecho de intervenir en las tarifas aunque el porcentaje del ferrocarril sea menor del 6.80 por ciento.

De manera que con esto, quedaba encuadrado el punto dentro del propósito de la ley y dentro de la garantía correspondiente á un asunto de esta naturaleza; y á pesar de haberse establecido todos los artículos favorables á la nación, en beneficio del tráfico y del buen servicio, el señor diputado quería que se dejaran subsistentes todos los contratos anteriores, aunque fuesen modificados por esta ley; de manera que por esta modificación que él proponía, dejaba todos los beneficios de las empresas y no consignaba lo que fuere favorable para el gobierno.

Sr. Pera (C. L.)—Es una confusión del señor diputado.

Sr. Rodríguez Jurado — Quería hacer esta salvedad para que no se crea que la comisión ha hecho un despacho distinto, en vista de las observaciones del señor diputado.

La comisión tenía hecho su despacho y el señor diputado se ha conformado con él.

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho en discusión.

—Se vota y resulta afirmativa.
—Es discusión el artículo 1°.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Antes de que se entre á tratar el artículo 1° voy á permitirme hacer una observación sobre el preámbulo que le precede. Dice: La comisión de legislación ha estudiado la parte que le ha sido sometida del convenio, etc.

Un señor diputado— Eso no se puede observar.

Sr. Pera (C. L.)—Tengo el derecho de hacer la observación y voy á dar las razones en que me fundo para ello: son las siguientes...

Sr. Presidente—Lo que está en discusión es el artículo 1°. No está en discusión el preámbulo.

Sr. Pera (C. L.)— Es que yo no acepto el preámbulo.

Sr. Presidente—Si no se vota el preámbulo...

Sr. Pera (C. L.)—Ya lo sé, y yo no voy á pedir que se vote sino á hacer constar algo que no encuentro aceptable en el preámbulo.

Sr. Presidente—Entonces, deje que se vote el artículo 1°.

Sr. Roca—La observación del señor diputado al preámbulo, es lo mismo que si quisiera modificar una parte del informe de la comisión.

Sr. Pera (C. L.)— Es una infracción reglamentaria cometida en el texto del preámbulo lo que voy á observar, señor presidente.

Sr. Presidente—Tampoco está en discusión el reglamento, señor diputado.

Si no se hace uso de la palabra se dará por aprobado el artículo 1°.

—Se da por aprobado.
—Se da también por aprobado el artículo 2°.
—En discusión el artículo 3°.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Voy á proponer un agregado aclaratorio en la redacción de este artículo, que acepto tal como está con la simple observación que voy á hacer.

Lo he consultado con los mismos interesados y hasta ellos mismos lo encuentran aceptable.

Después de las palabras «decretos nacionales y provinciales» propongo el agregado siguiente:

«En cuanto sean compatibles con dichas leyes y contratos».

Voy á fundar brevemente el agregado.

Entre los decretos especificados en el artículo en discusión, los hay de dos clases, algunos nacionales y muchos provinciales, de los cuales algunos serán bien poco conocidos por muchos miembros de la cámara, y si lo son, re-

cordarán que muchos de ellos están reñidos entre sí, en diametral y abierta oposición. Al efecto voy á citar entre mil, un caso concreto para demostrar la razón y oportunidad de mi observación.

En el contrato primitivo del ferrocarril Buenos Aires y Rosario se estipuló la condición de que la empresa tendría su domicilio legal en la República Argentina como sociedad anónima constituída de acuerdo con las leyes del país. Esta condición fué exigida en una forma característica y por ende fulminante de Sarmiento; el decreto fué refrendado por Vélez Sarsfield.

Pues bien: pasaron algunos años y otro presidente, el general Roca, dictó un decreto autorizando al ferrocarril Buenos Aires y Rosario para constituir su domicilio en Inglaterra. Este decreto fué refrendado por el doctor don Bernardo de Irigoyen.

Si ahora se aceptase que todos esos decretos y por consiguiente también los dos citados quedan convertidos en ley por el hecho de haberlos incorporado á la misma, tendríamos consagrado un caos, una verdadera anarquía de decretos contra decretos; y entre estos, de decretos provinciales contra nacionales y viceversa; mientras que con la salvedad que propongo «en cuanto sean compatibles con dichas leyes y contratos,» se asegura el efecto de esos mismos decretos y no nos exponemos á sancionar un artículo que podría traer los conflictos que he enunciado.

Progongo entonces el agregado «en cuanto sean compatibles con dichas leyes y contratos.»

Sr. Roca—Pido la palabra.

La comisión de legislación acepta el agregado propuesto por el señor diputado por Santa Fe, con tanto mayor agrado cuanto que él importa volver á la primitiva redacción de este artículo formulada por la comisión.

La redacción primitiva del artículo decía que sin perjuicio de lo dispuesto por la ley quedan subsistentes todos los derechos, franquicias, etc., en cuanto no sean modificados por esta ley.

La redacción propuesta por el señor diputado por Santa Fe, importa á juicio de la comisión precisamente lo mismo que la redacción primitiva de este artículo. Por lo tanto la comisión acepta la modificación.

Sr. Presidente—Aceptado en esta forma por la comisión, queda sancionado.

—Queda aprobado en esta forma:

Art. 3° Sin perjuicio de las disposiciones de la ley número 5315 enumeradas en el artículo anterior quedan subsistentes todos los derechos, franquicias, obligaciones y gravámenes existentes en favor y á cargo de las diferentes compañías obtenidos por los contratos de concesión, leyes y decretos nacionales y provinciales en cuanto sean compatibles con dichas leyes y decretos, que les son referentes, cuyos bienes constituirán la propiedad del ferrocarril Central Argentino.

—Se da por aprobado igualmente el artículo 4°.

—En ículo 5°

Sr. Alvarez (J. M.) — Pido la palabra.

Voy á proponer una modificación sin importancia para la economía del proyecto, aunque me parece que con ella vendrá á servirse mejor á los intereses públicos. Es la siguiente: al final del párrafo primero de este artículo 5°, y después de las palabras «por una tarifa especial», agregar «y vagones frigoríficos.»

Hay muchas substancias que no resisten, en verano, ni aun el transporte rápido al interior, como ser, por ejemplo, pescado y manteca: que llegan siempre en mal estado.

Me parece que esto no cuesta ningún sacrificio á la empresa, y podría prestarse un verdadero servicio al público.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Entiendo que esta obligación de la empresa de tener vagones frigoríficos está implícita en el mismo texto del artículo; y considerando eso, la comisión acepta el agregado.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Voy á proponer, siempre que encuentre aceptación por parte de la comisión, una supresión en este artículo.

Creo que el artículo está bastante especificado, dejándolo hasta donde dice «tarifa especial»; porque todo lo demás y la referencia del segundo párrafo, debe estar, y estará seguramente, reglamentado y regido por la dirección general de ferrocarriles. Son cuestiones administrativas y diré de mero detalle, como el número de los vagones, etc.

En el segundo párrafo dice «que se determinen con la autorización de la dirección de vías de comunicación». Hay aquí un error evidente puesto que con

la nueva ley desaparecerá hasta el nombre de la dirección de vías de comunicación para los ferrocarriles.

¿Aceptaría la comisión la supresión propuesta?

Sr. Roca—Debo, ante todo, hacer presente á la cámara que la redacción de cada uno de estos artículos ha pasado por un proceso largo, y que han tenido que discutirse los intereses recíprocos, muchas veces contradictorios, del estado y de los ferrocarriles, hasta llegar á formular los términos de este despacho.

Yo creo que no hay inconveniente alguno en consignar la limitación que importan las palabras «cuando lo permita la cantidad de carga ofrecida por uno ó más cargadores», porque, si se suprimieran, se establecería la obligación sin limitación alguna del transporte de todas las cargas de ese género en la forma establecida por el artículo. Sería acreditar á favor de cualquier cargador, el derecho de exigir de la empresa trenes especiales para el transporte de sus productos; y es evidente que se establecería una obligación desproporcionada con los fines que se han tenido en cuenta, y en el fondo sería una exacción excesiva para la empresa.

Yo creo que no hay inconveniente alguno en establecer que será el ministerio de obras públicas, ó las oficinas que dependen de él ó que se creen por ministerio de la ley, las que se encargarán de dar cumplimiento á este artículo. El señor diputado, tiene razón en lo que dice, que debe emplearse una designación más general y permanente; y yo propondría en reemplazo de «con autorización de la dirección de vías de comunicación», las palabras «por el ministerio de obras públicas», por cuanto la dirección general de ferrocarriles creada por sanción de la cámara, no es ley de la nación todavía.

Sr. Presidente—¿El señor miembro informante propone que al final del segundo inciso se diga la dirección de vías de comunicación del ministerio de obras públicas?

Sr. Roca—Que se diga: con autorización del ministerio de obras públicas.

Sr. Meyer Pellegrini—Eliminando la dirección.

Sr. Roca—Entiendo que el señor diputado por Santa Fe está conforme con esta modificación.

Sr. Pera (C. L.)—No insisto.

—Queda aprobado el artículo en los siguientes términos:

Art. 5.° Para el transporte de leche, legumbres, fruta fresca, aves muertas ó vivas, animales en pie y otros artículos que por su naturaleza requieren un trasporte á mayor velocidad que el que se puede efectuar en trenes de carga ordinarios, establecerá la compañía trenes de carga rápidos con una tarifa especial y vagones frigoríficos cuando lo permita la cantidad de carga ofrecida por uno ó más cargadores.

Si esta cantidad fuera insuficiente para formar un tren, se agregará el vagón ó vagones que la contenga á los trenes de pasajeros que sedeterminen con autorización del ministerio de obras públicas.

— Se aprueba igualmente el artículo 6°.

—En discusión el artículo 7°.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Yo propondría á la comisión que se determinara un plazo definitivo en vez de este artículo. No basta que se diga simplemente «otorgará» sino se establece que es lo que sucederá si la empresa no lo hace.

Me parece que la forma más eficaz sería la siguiente: «Si dentro de los tres meses siguientes á la promulgación de esta ley la compañía (ó la nueva empresa) no firmase el contrato respectivo, quedará sin efecto la presente ley».

Sr. Roca—Pido la palabra.

El alcance del artículo es el que la atribuye el señor diputado por Santa Fe: la comisión, pues, no tiene inconveniente en aceptar la modificación que propone.

Por otra parte, este despacho, ha sido consultado con los señores representantes legales de ambas empresas, quienes han aceptado sus conclusiones. No hay ningún peligro, por consiguiente, de que vayan á desconocer la urgencia! *(Risas).*

Sr. Presidente—¿Acepta, entonces, el señor miembro informante la modificación del artículo?

Sr. Roca—Sí, señor presidente.

—Queda aprobado en estos términos:

Art. 7.° Si dentro de los tres meses siguientes á la promulgación de esta ley la compañía no firmase el contrato respectivo, quedará sin efecto la presente ley.

—El artículo 8° es de forma.

Sr. Presidente—Queda sancionado el proyecto.

21

TARIFA DE LOS FERROCARRILES

MINUTA DE COMUNICACIÓN

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Este día había sido designado también para considerar el proyecto de la comisión especial de tarifas.

Sr. Presidente—Sí, señor.

Sr. Meyer Pellegrini—Pido la palabra.

Por una decisión anterior, la cámara había resuelto dedicar la sesión de hoy al estudio del despacho de la comisión especial referente á las tarifas. Este despacho ha llegado á nuestro poder en el día de ayer, y envuelve uno de los pensamientos, uno de los problemas más interesantes de la política ferroviaria argentina. Es una materia que debe interesar preferentemente la atención de la cámara, porque es la llave principal de nuestro régimen ferrocarrilero.

Por mi parte, tengo especial interés en consagrarle algún estudio. Basta recordar el elocuente discurso del señor diputado por Santa Fe, para darse cuenta de las múltiples cuestiones que están involucradas en esta materia de tarifas.

Creo que la cámara necesita disponer de mas tiempo, y especialmente el que habla no estaría actualmente habilitado para poder dar su voto ni tomar parte en la discusión de tan interesante materia.

Es por estas consideraciones que yo me permito hacer moción para que este asunto sea aplazado y tratado en otra oportunidad.

Dejo, pues, formulada la moción de aplazamiento de este asunto.

—Apoyado.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Me doy cuanta exacta de la situación especial en que puede encontrarse no sólo el señor diputado sino muchos otros de nuestros colegas, dado lo complejo y arduo de un asunto como éste, que no es para tratarlo así sobre el tambor y de improviso, ciertamente. Como lo demostraré llegado el momento, el trabajo de la comisión especial de tarifas se ha reducido por lo pronto á dar sanción á disposiciones legales establecidas, todo lo que alguna vez ha de constituir el material de nuestro código ferrocarrilero.

Pero para dar lugar á que se traten los demás asuntos de más facil estudio y que se encuentran pendientes, y á fin de que no se nos pueda hacer el reproche de que un asunto de tanta magnitud ha sido tratado de ligero y con perjuicio de los intereses generales, voy á permitirme proponer que en la misma forma que ha sido sancionada anteriormente otra minuta, se dirija la cámara al Poder ejecutivo manifestándole la satisfacción que tendría en que se incluya el asunto de las tarifas entre los proyectos á tratar en las sesiones de prórroga. Con esta determinación quedaría tranquilizado el comercio; y en tales condiciones podría hacer llegar sus observaciones á la ley hasta la comisión de la honorable cámara, como lo ha hecho en este día mismo.

Hago, pues, moción para que se eleve una minuta al Poder ejecutivo en el sentido que he expresado.

Sr. Meyer Pellegrini—Podría votarse primero la moción de aplazamiento y después la minuta.

Sr. Pera (C. L.)—Que se incluya...

Sr. Presidente—Son dos asuntos distintos.

—Se vota la moción de aplazamiento y es aprobada.

Sr. Presidente—Viene ahora la minuta.

—Se lee en estos términos:

«La Cámara de diputados vería con agrado que el Poder ejecutivo incluyera entre los asuntos á tratarse en las sesiones de prórroga el asunto sobre tarifas.»

Sr. Castex—Pido la palabra.

Creo que si pasamos muchas minutas pidiendo la inclusión de asuntos en la prórroga, corremos el riesgo de no obtener ninguno. Y en esta creencia me parece más conveniente no votar esta minuta

Sr. Pera (C. L.)—La palabra «muchos», no tiene sentido sino cuando se trata siquiera y por lo menos de tres; dos, en buena gramática, no son muchos ni mucho menos.

Sr Meyer Pellegrini—Tratándose de un asunto tan importante, creo que bien vale la pena sancionar esta minuta.

—Se vota la minuta leída y es aprobada.

Sr. Méndez Casariego— Pido la palabra.

Esta cuestión de que se acaba de hablar referente á las tarifas ha sido estudiada por una comisión especial, que tiene, á mi juicio, un carácter precario, y debe terminar con las sesiones ordinarias. Desearía que la cámara resolviera si la comisión ha de seguir entendiendo en este asunto que, como he dicho, no ha sido tratado sino bajo uno de sus aspectos, ó si debe entenderse que ha terminado en su cometido con las sesiones ordinarias.

Sr. Rodríguez Jurado—Creo que se entiende que no habiendo terminado el período legislativo, continúa la comisión.

Varios señores diputados—Termina hoy.

Sr. Presidente—La presidencia entiende que es cuestión previa saber si el Poder ejecutivo incluye ó no el asunto en la prórroga. Si lo incluye, continúa en la comisión; si no lo incluye, ha caducado.

Sr. Argerich—Pido la palabra.

Iba á hacer, con motivo de estas mociones, una observación, salvando mi voto.

El simple hecho de la prórroga, importa que el Congreso continúa en la plenitud de sus facultades; y yo creo que con toda esta discusión, lo que estamos haciendo es una declinación de nuestro propio poder parlamentario.

Sr. Barraquero—Pido la palabra. Hago moción para que se trate inmediatamente este asunto.

La modificación consiste únicamente en el agregado de una palabra.

—Apoyada esta moción, se vota y es aprobada.

Sr. Secretario Ovando—La modificación del honorable Senado está en los artículos 1° y 31, en los que se agregan las palabras: «del Banco hipotecario nacional», incluyendo sus empleados en los beneficios de esta ley.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Aunque no está presente el miembro informante de la comisión, yo, como miembro de ella, debo hacer presente que creo justísimo ese agregado, porque habiéndose incluído á los empleados del Banco de la nación, debe comprenderse también á los del Banco hipotecario. Por consiguiente, pediría que fuera aceptada.

Sr. Presidente—Se va á votar si se acepta la modificación introducida por el honorable Senado.

—Resulta afirmativa.

Sr. Secretario Ovando—En el artículo 17 de ese mismo proyecto, aprobado en la sesión anterior, se deslizó un error de copia. La comisión de legislación ha encargado hacer la salvedad del caso, para conocimiento de la honorable cámara....

Sr. Roca—Efectivamente.

Sr. Secretario Ovando—El error consiste de haberse impreso en la orden del día 3 1/16 en lugar de 3 1/6. Esta salvedad se comunicará también al honorable Senado para su conocimiento.

22

CAJA NACIONAL

DE JUBILACIONES Y PENSIONES

Sr. Secretario Ovando — Se ha recibido, enviado por el honorable Senado, con una modificación, el proyecto de ley sobre reformas á la ley de montepío civil.

23

MOCIONES

FERROCARRILES EN ENTRE RÍOS Y CORRIENTES.—FERROCARRIL DE VILLA MERCEDES Á BAHÍA BLANCA.—ANIVERSARIO DE LA VILLA SAN JOSÉ.

Sr. Secretario Ovando—Remite también el honorable Senado, en revisión, un proyecto de ley que autoriza

al Poder ejecutivo á contratar con la «Entre-Ríos Railway Company» y la compañía del Nord-este argentino la construcción de varias líneas férreas.

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Para continuar dentro de un orden de justicia y para ser lógicos con los precedentes que ha sentado la misma cámara en el día de hoy, con motivo del voto que ha emitido, autorizando al Poder ejecutivo para gastar 27.000.000 de pesos oro en el equipo de los ferrocarriles de la nación y en la construcción de líneas que benefician á las provincias del norte, hago indicación para que este asunto, que viene á completar un pensamiento político y un pensamiento económico—el pensamiento de dotar á todas las regiones de la república de las líneas férreas que necesiten para su buen desarrollo y para el fomento de sus riquezas—sea tratado inmediatamente por la cámara.

Voy á dar algunos antecedentes sobre él.

Los veintisiete millones de pesos oro que se han destinado á la construcción de ferrocarriles, responden sea á contratos que ha ejecutado ya el gobierno con particulares, para construcción de líneas, sea para continuar las líneas que se hacen por administración, pero siempre respondiendo á leyes emanadas del Congreso.

En el caso actual, se trata de algo absolutamente análogo. La ley 4484 autorizaba al Poder ejecutivo, en el caso de que la concesión dada al señor Aranda para un ferrocarril del Diamante á Curuzú Cuatiá no se ejecutara, para mandar hacer por cuenta del estado los estudios de esa línea, los que conjuntamente con el plan de recursos debían ser sometidos á la deliberación del Congreso.

Todo eso ha sido ejecutado; los estudios han sido remitidos por el Poder ejecutivo al Senado. El Poder ejecutivo, al mandar esos antecedentes, y con relación al plan de recursos, manifestaba que tenía conocimiento de que el gobierno de Entre Ríos hacía gestiones financieras con la empresa del ferrocarril Central de esa provincia, para la construcción de las líneas á que se refiere la ley 4484, y que, por consiguiente, se abstenía de proponer uno propio, esperando el resultado de esas tramitaciones.

Con conocimiento de esa gestión financiera, es que el Senado ha confeccionado el proyecto de ley que ahora ya tiene sanción del mismo, por el cual se autoriza al Poder ejecutivo á subscribir un arreglo con las dos compañías de ferrocarriles Central de Entre Ríos y Nordeste argentino, para que dentro de las dos provincias de Entre Ríos y Corrientes respectivamente, ejecuten las líneas que comprende el plan aprobado por el mismo Poder ejecutivo.

Por este proyecto de ley, se autoriza una emisión de 5.500.000 pesos oro que serán entregados á la empresa que tome á su cargo la construcción de las líneas ó á las dos empresas, si se celebra el arreglo con ellas, en cambio de acciones que recibirá el gobierno por el mismo valor y en concepto de contra valor por las sumas que entregue y representación de sus derechos.

La razón principal que se ha tenido para adoptar esta forma de proceder, ha sido que el ferrocarril de Entre Ríos ya tenía realizados ochenta kilómetros que forman parte de los estudios que mandó hacer el gobierno, y por consiguiente, la línea nacional se vendría á superponer con la de Entre Ríos; y se ha convenido utilizar los ochenta kilómetros y seguir la construcción de la línea desde Hassemkamp hasta Curuzú-Cuatiá y desde la estación Crespo hasta Diamante.

No quiero, dada la natural nerviosidad en que está la cámara, apremiada por el término del período ordinario, extenderme en mayores consideraciones; pero si ella resuelve tratar este asunto, como lo espero, me reservo dar en la discusión en particular todos los informes que se reputen necesarios.

No dudo que la cámara se ocupará de este asunto, máxime después de haber votado para todas las provincias las líneas que les son necesarias. No sería justo ni conveniente al interés social que las provincias de Entre Ríos y Corrientes quedaran sin estas líneas, á que tienen tanto derecho y que tan eficazmente han de servir á su progreso material y á su cultura pública.

Sr. de la Serna—Pido la palabra.

Yo voy á acompañar con mi voto al señor diputado, siempre que se traten dos ó tres asuntos que han venido con sanción del Senado y que tienen mociones de preferencia.

Sr. Presidente—No son dos ó tres; hay siete mociones de preferencia, antes de la que acaba de formular el señor diputado. Por eso la presidencia pre-

gunta si la moción del señor diputado por Entre Ríos, es en el orden de las ya aprobadas.

Sr. Rodríguez Jurado — La que voy á hacer ahora, sí señor...

Sr. Presidente—No; me refiero á la que ya está hecha.

Sr. Méndez Casariego—El que pide, naturalmente, tiene que conformarse con lo que le den.

La aspiración de la representación de Entre Ríos y entiendo que la de Corrientes también, sería que un asunto de esta importancia no vaya á quedar sin la sanción de la cámara.

Naturalmente, yo me he dado cuenta que habiendo desaparecido el asunto relativo á las tarifas, destinado á absorber una gran parte de la sesión, este asunto, por razón de su propia gravitación, podría ocupar el puesto que estaba destinado al de las tarifas. Pero si hubiera un asunto de igual ó de mayor interés, no tendría inconveniente en cederle la prioridad.

—Se vota la moción del señor diputado por Entre Ríos, para tratar el asunto de la referencia en el orden que le corresponda, y resulta afirmativa.

Sr. Rodríguez Jurado—Pido la palabra.

Ha sido sancionado en el Senado un proyecto de ley acordando una prórroga á la concesión Madero para la construcción de un ferrocarril de Villa Mercedes á Bahía Blanca. Es un asunto importantisimo y muy serio. Por consiguiente, pido que se trate en el orden de las preferencias.

Sr. Presidente—Esta comprendido entre los asuntos mencionados por el señor diputado Pera.

Sr. Fonrouge—Pido la palabra.

En el orden de las preferencias, voy á pedir que se trate sobre tablas el asunto número 62, referente á una suma de dinero que se manda entregar para festejar el 50° aniversario de la colonia San José. Este asunto trae ya sanción del Senado y viene prestigiado por el doctor Gouchón, cuyos recuerdos en esta cámara por su laboriosidad, competencia é ilustración todos tenemos presente.

En obsequio á este distinguido ex legislador, hago moción para que sea tratado sobre tablas.

—Se vota esta moción, y es aprobada.

Sr. Méndez Casariego— Pido la palabra.

Era mi propósito que el asunto á que me he referido, por su naturaleza, importancia é intereses que afecta, por las regiones destinadas á ser beneficiadas, fuera tratado con preferencia á todos los demás.

Sr. Presidente—Pero, señor diputado, se necesitarían dos tercios de votos, porque no tiene despacho de comisión.

Sr. Méndez Casariego—Estoy alentado por todos los señores diputados, que me animan con su gentil y espontánea adhesión.

Sr. Luro—Vamos á hacer un ensayo de los dos tercios. Yo voy á acompañar al señor diputado.

Sr. Presidente—Se votará la moción del señor diputado por Entre Rios para tratar sobre tablas el despacho del honorable Senado; se necesitan dos tercios de votos.

—Resulta afirmativa.

24

FERROCARRILES

EN ENTRE RIOS Y CORRIENTES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo para contratar con «The Entre Rios Railway Company Ltd.» y la compañía del ferrocarril Nordeste argentino, en la forma y proporción que se expresará en esta ley, la construcción de las siguientes líneas de ferrocarril:

a) Del puerto de Diamante á la estación Crespo del ferrocarril de Entre Rios, de conformidad á los estudios hechos por el Poder ejecutivo nacional.

b) De la estación Hasenkamps del mismo ferrocarril siguiendo la Cuchilla y pasando por Federal, hasta terminar en el pueblo de

Curuzú Cuatiá, sobre la línea del ferrocarril Nordeste Argentino.

Art. 2º. La traza definitiva de estas líneas se fijará por el Poder ejecutivo al aprobarse los estudios definitivos de las mismas, que deberá hacer la empresa constructora.

Art. 3º. El Poder ejecutivo contratará estas líneas según resulte mas conveniente para su explotación, con el ferrocarril de Entre Ríos la parte comprendida en esta provincia y con el Nordeste argentino la parte comprendida en Corrientes, ó bien con una sola de ellas si la otra no quisiera aceptar las condiciones propuestas.

Art. 4º. La trocha será de 1m.435.

Art. 5º. El Poder ejecutivo entregará á la empresa constructora la suma de 13.860 pesos oro sellado por kilómetro, por secciones concluidas de 50 kilómetros de vías, estaciones, galpones, casas de camineros, talleres y terrenos adquiridos y escriturados.

Art. 6.º La compañía proveerá por su cuenta exclusiva el material rodante para el servicio de las nuevas líneas, y ejecutará la construcción ó ampliación de talleres y oficinas necesarias para su explotación, previa aprobación por el Poder ejecutivo.

Art. 7º. Por importe de las sumas que el gobierno entregue á la compañía en razón del artículo 5.º, la compañía emitirá y entregará al gobierno por su valor nominal acciones que se llamarán de prolongación.

a) Emitirá también para ella y con autorización del gobierno acciones iguales por el importe de las sumas invertidas en los objetos del artículo 6º.

Art. 8.º La cuenta de entrada como la de gastos de explotación, mantención, y renovación de estas líneas, serán llevadas por la compañía por separado y cualesquiera beneficios que resulten de la explotación de ellas, serán dedicados en primer término á cubrir déficits anteriores y atender el pago de intereses sobre las acciones emitidas. El gobierno podrá inspeccionar los libros en cualquier momento.

Art. 9º. El tipo de vía permanente, estaciones, etc., será análogo al empleado en el ramal existente de Crespo á Hasenkamps.

Art. 10. Las líneas mencionadas en la presente ley serán incorporadas á las de la empresa á medida que sean abiertas al tráfico público y formarán parte integrante de ella; regirán en ella iguales tarifas ordinarias y los mismos derechos y privilegios acordados á las compañías por las leyes número 4846 y 5000, respectivamente.

Art. 11. En el caso que el gobierno nacional resolviera enajenar las acciones recibidas de la compañía, ésta tendrá, en igualdad de condiciones, la preferencia para su adquisición.

Art. 12. Declárase de utilidad pública la ocupación de los terrenos necesarios para las vías, estaciones, talleres, galpones de cargas casas de camineros, calles de acceso y circunvalación de las estaciones, y demás obras autorizadas por la presente ley, de acuerdo con los planos que apruebe el Poder ejecutivo, quedando el concesionario autorizado para gestionar su expropiación con arreglo á la ley general de la materia.

Art. 13. La empresa no podrá emitir, sin autorización del Poder ejecutivo, otras acciones ni obligaciones de ninguna clase sobre las líneas á construirse.

Art. 14. Queda autorizado el Poder ejecutivo á emitir para el cumplimiento de esta ley, la suma de 5.500.000 pesos oro sellado, en títulos de deuda externa, de 4 % de interés anual y 1 % de amortización por sorteo cuando estén arriba de la par, ó por licitación ó compra abajo de la par, pudiendo en cualquier tiempo aumentar el fondo amortizante.

Art. 15. Si en cualquier momento el gobierno vendiera sus acciones de acuerdo con el artículo 11, el producido de la venta se aplicará íntegro á la amortización extraordinaria de los títulos creados por el artículo anterior.

Art. 16. Cualquier diferencia que surgiere respecto de la interpretacion, ejecución, etc., de esta ley, será sometida á la designación de árbitros nombrados en forma legal.

Art. 17. Queda autorizado el Poder ejecutivo á efectuar por administración ó por intermedio de la compañía, previo arreglo, los estudios definitivos de los siguientes ramales:

a) De la línea troncal á San José de Feliciano.
b) De Feliciano á La Paz.
c) De Feliciano al Sauce (Corrientes).
d) De Curuzú-Cuatiá ó de otro punto conveniente de la línea troncal en Corrientes al Sauce y Esquina.

El costo de estos estudios se imputará á la presente ley; y una vez terminados se presentarán al honorable Congreso en las sesiones del año próximo.

Art. 18. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 30 de septiembre de 1908.

José E. Uriburu
Adolfo J. Labougle
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

—No haciéndose uso de la palabra se vota en general el proyecto y es aprobado.

—En particular pasa sin observación.

25

SESIÓN NOCTURNA

Sr. Guasch Leguizamón—Pido la palabra.

Hago moción para que la cámara sesione esta noche á la 9.

– Se aprueba esta moción.

Sr. Pera (J. V.)—Hago indicación para que se autorice á la presidencia á comunicar todas las sanciones.

Sr. Presidente—Ya tiene autorización.

Sr. Roca—Pido la palabra.

Para hacer una moción de orden.

A fin de que sea fácil mantener el quorum en el recinto y de acuerdo con la práctica establecida en casos análogos, pido que se autorice á los señores diputados para fumar en el recinto.

—Asentimiento.

Sr. Presidente—Por tratarse de la última sesión, y habiendo asentimiento, así se hará.

26

FERROCARRIL

DE GOYA Á SAN DIEGO

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados, sobre estudios de prolongación de la línea férrea de Goya á San Diego (provincia de Corrientes), y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, agosto 31 de 1908.

Emilio Mitre—M. Van Gelderen —M. Carlés—J. Barraquero —Marcial R. Candioti.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° El Poder ejecutivo mandará hacer los estudios de la prolongación de la vía férrea de Goya á San Diego (provincia de Corrientes). Dicha prolongación arrancará desde la misma estación San Diego y pasando por San Miguel é Ituzaingó, irá á empalmar en el territorio de Misiones con la estación más conveniente del ferrocarril de Santo Tomé á Posadas.

Art. 2° Estos estudios serán divididos en tres secciones:

Una de San Diego á San Miguel; otra de San Miguel á Ituzaingó, y la otra de este punto al empalme con la línea de Santo Tomé á Posadas.

Art. 3° En las primeras sesiones del año entrante, el Poder ejecutivo deberá enviar al Congreso estos estudios.

Art. 4° Autorízase para estos estudios, la inversión de la suma de ochenta mil pesos, de rentas generales, que se imputará á esta ley.

Art. 5° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Juan Balestra—J. R. Vidal— Federico L. Garrido.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

El proyecto de que acaba de dar lectura el señor secretario, se refiere á la prolongación de los estudios de una línea que partiendo de Goya continúe por San Diego y por San Miguel, llegue á Ituzaingó y prolongando esta línea, empalme con el ferrocarril existente entre Santo Tomé y Posadas. Toda esta región ha sido estudiada con motivo de la ley 3457 que estableció estudio especial para una línea que partiendo de Goya llegara á San Diego cruzando por Chavarría.

La ley que se trata de sancionar, significa una extensión comprendida en tres secciones. La primera de San Diego á San Miguel, 135 kilómetros; la segunda de San Miguel á Ituzaingó, 145 kilómetros; la tercera de Ituzaingó al empalme de la continuación de Santo Tomé á Posadas.

Las secciones significarán un gasto de 35.000 pesos la primera, y las restantes de 45.000, lo que hace un total de 80.000 pesos moneda nacional.

Acaba de ser despachado por la comisión un proyecto de ferrocarril que partiendo de Corrientes, pase por Santa

Ana, San Luis, y termine en Caa-Catí, donde deberá á su vez continuar la línea hasta el punto de continuación del ferrocarril anteriormente estudiado, que va de San Miguel á Ituzaingó y Posadas.

Creemos, señor presidente, que para facilitar el despacho del asunto actual, debe igualmente la cámara tratar el último que he mencionado. De esta manera, todo el sextante de la provincia de Corrientes se encontrará perfectamente estudiado. Por un lado está el ferrocarril que continuando de Santo Tomé, llega á Posadas; y por el otro, el que partiendo del mismo punto, termina en Corrientes.

En esta forma, señor presidente, toda la parte central, este y oeste de Corrientes, se encontrará servida por ferrocarriles que significan un transporte fácil, barato y cómodo á la producción de aquella rica provincia.

En consecuencia, hago indicación para que conjuntamente con este proyecto se estudie el que acaba de ser despachado por la comisión y propuesto por los señores diputados por Corrientes; es decir el ferrocarril que partiendo de Corrientes, pase por Santa Ana y San Luis, termine en Caa-Catí, el cual debe continuar hasta un empalme del de San Diego á Ituzaingó que llamaremos estación Balestra, en recuerdo de las incesantes y siempre fecundas obras del diputado que presentó este proyecto.

Sr. Presidente—Se va á votar en general el despacho en discusión.

—Se aprueba.
—En particular es igualmente aprobado sin observación.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Para una proposición puramente personal, referente á la trocha de estos ferrocarriles llamados intermediarios, que no es ni la trocha ancha ni la angosta. Deseo que la trocha general en Entre Ríos y Corrientes, sea un régimen unitario de ferrocarriles, en relación al resto del país, y lo manifiesto como una inspiración á la oficina encargada de estudiar el proyecto, para que estudie también el gasto que significaría transformar la vía actual, intermediaria, de los ferrocarriles de ambas provincias, por la trocha ancha ó por la trocha angosta, con el propósito de que seamos unitarios en materia de ferrocarriles.

27

FERROCARRIL

DE CORRIENTES Á CAA-CATÍ

A la honorable Cámara de diputados

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados disponiendo que se practiquen estudios para la construcción de un ferrocarril que partiendo de la ciudad de Corrientes termine en un punto de la línea proyectada de San Miguel á Ituzaingó y Posadas, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 30 de 1908.

M. Carlés—Emilio Mitre—Marcial R. Candioti

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º El Poder ejecutivo mandará estudiar una línea de ferrocarril que partiendo de la ciudad de Corrientes pase por los pueblos de Santa Ana, San Luis y Caá-Catí, yendo á terminar en un empalme con la línea proyectada de San Miguel á Ituzaingó y Posadas, en el punto que resulte más conveniente.

Art. 2º Autorízase el gasto de sesenta mil pesos de rentas generales para la ejecución de esta ley, el que se imputará á la misma.

Art. 3º Comuníquese, etc.

Benigno Martínez — Juan Balestra—L. Garrido—Juan R. Vidal—E. E. Bréard.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto precedente.

28

PUERTO DE LA CAPITAL

Sr. Presidente—La moción del señor diputado Rodríguez Jurado.

—Se pone en discusión el siguiente despacho:

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto, por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros la aprobación del proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo, solicitando un crédito para el departamento de hacienda por la suma de 300.000 pesos moneda nacional para la terminación de las obras complementarias del puerto de la Capital y de varios acuerdos por los que se dispuso la adquisición de elementos de tracción y construcciones de obras en el puerto.

Sala de la comisión, agosto 27 de 1908.

M. M. Padilla.—Julián V. Pera —G. del Barco.—J. Castañeda Vega.—Sabá Z. Hernández.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito extraordinario de ($ 300.000 m/n.) trescientos mil pesos moneda nacional de curso legal á favor del ministerio de hacienda para cubrir los gastos que demande la terminación de las obras complementarias del puerto de la Capital, autorizadas por el Poder ejecutivo en acuerdo de marzo 10 de 1906.

Art. 2.° Dicha suma se entregará de rentas generales y se imputará á la presente ley.

Art. 3.° Apruébase el referido acuerdo del Poder ejecutivo de marzo 10 de 1906 y los de julio 14 del mismo año y octubre 21 de 1907, por los cuales se dispuso la adquisición de elementos de tracción y construcción de las obras á que se refiere el artículo primero.

Art. 4.° Comuníquese, etc.

IRIONDO.

(Véase el mensaje del Poder ejecutivo en la pág. 352).

—Se aprueba el proyecto sin observación en general y en particular.

29

DEVOLUCIÓN DE DERECHOS

Á LA SOCIEDAD LA CARANDAY

Sr. Presidente—Toca el turno al asunto que motivó la moción del señor diputado Zavalla.

—Se pone en discusión el siguiente despacho:

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto, por las razones que aducirá su miembro informante, tiene el honor de aconsejaros presteis vuestra aprobación al proyecto de ley venido del honorable Senado, para su revisión, acordando á la sociedad anónima La Caranday, la devolución de la suma de diez mil ciento noventa y cuatro pesos moneda nácional, que abonó en concepto de derechos de aduana por la importación de maquinaria y materiales para la instalación de la fábrica en pueblo Brugo.

Sala de la comisión, julio 2 de 1908.

Miguel M. Padilla.—Sabá Z. Hernández.—Zoilo Cantón.—F. Castañeda Vega.—Julián V. Pera.—E. E. Bréard.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Acuérdase á la sociedad anónima La Caranday, la devolución de la suma de diez mil ciento noventa y cuatro pesos moneda nacional, que abonó en concepto de derechos de aduana por la importación de maquinaria y materiales para la instalación de la fábrica de cabullería y tejidos en pueblo Brugo, provincia de Entre Ríos.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 30 de septiembre de 1907.

BENITO VILLANUEVA
E. Maldes,
Prosecretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Hernández (S. Z.)—Pido la palabra.

Voy á dar breves informes sobre este asunto.

Esta industria, señor presidente, es de aquellas que el Congreso protege siempre con la exoneración de derechos á las maquinarias destinadas á transformación de la materia prima del país que produce artículos similares á los que se introducen del extranjero.

Tiene sanción del Senado, y como no había conseguido hasta ahora la de esta cámara, la sociedad ha tenido que anticipar el pago del importe de la liquidación de esos derechos.

La industria del caranday aprovecha la fibra de esta planta, que abunda en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, y en el Chaco, para el tejido de arpillera que sirve para la confección de bolsas, de hilo para atadoras, cordeles y otros artículos utilizados por nuestra industria agrícola.

Evidenciada así la utilidad de esta industria y recordado el precedente establecido al respecto por el honorable Congreso, creo que queda suficientemente fundada la autorización que se da por esta ley al Poder ejecutivo para devolver estos derechos, que, como he dicho, por la razón enunciada tuvieron que ser anticipados por dicha empresa y que importan diez mil y pico de pesos.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

30

CRÉDITO

MINISTERIO DE MARINA

Sr. Presidente—Corresponde considerar el asunto á que se refiere la moción del señor diputado de la Serna.

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión auxiliar de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado, autorizando al Poder ejecutivo para invertir de rentas generales la suma de pesos 69.314 53 moneda nacional y pesos 413,50 oro sellado, en el pago de diversos créditos del ministerio de marina, correspondientes á ejercicios vencidos; y por las razones que dará el miembro informante, tiene el honor de aconsejaros su aprobación.

Sala de la comisión, septiembre 26 de 1908.

A. D. Ortiz—Juan González Calderón—Miguel Aloiña—A. P. García.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para invertir de rentas generales, la suma de ($ 69.314.53 m/n) sesenta y nueve mil trescientos catorce pesos con cincuenta y tres centavos moneda nacional, y ($ 413.50 o/s) cuatrocientos trece pesos con cincuenta centavos oro sellado en el pago de los créditos que se mencionan en la relación adjunta.

Art. 2.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 19 de septiembre de 1908.

JOSÉ E. URIBURU.
B. Ocampo.
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota y aprueba el proyecto en general y en particular.

31

CRÉDITO

MINISTERIO DE HACIENDA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión auxiliar de presupuesto ha estudiado la modificación introducida por el honorable Senado al proyecto de ley que le fué pasado en revisión abriendo un crédito suplementario al departamento de hacienda por la suma de $ 23.964,39, que consiste en elevar esta cantidad á $ 54.850.39 moneda nacional, y por las razones que dará su miembro informante tiene el honor de aconsejaros su aceptación.

Sala de la comisión, septiembre 26 de 1908.

A. D. Ortiz — Miguel Aloiña —A. P. García—Juan González Calderón.

Buenos Aires, septiembre 19 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados de la nación.

El honorable Senado ha considerado en sesión de la fecha el proyecto de ley en revisión abriendo un crédito suplementario al departamento de hacienda de $ 28.964.89 moneda nacional y ha tenido á bien aprobarlo con la única modificación de elevar dicha cantidad á $ 51.850.89 moneda nacional.

Dios guarde al señor presidente

JOSÉ E. URIBURU
B. Ocampo
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Abrese un crédito suplementario al departamento de hacienda por la cantidad de cincuenta y cuatro mil ochocientos cincuenta pesos con treinta y nueve centavos moneda nacional (54.850,89 m/n), con destino al pago de créditos pertenecientes á ejercicios vencidos.

Art. 2º Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3º Comuníquese al Poder ejecutivo.

JOSÉ E. URIBURU.
B. Ocampo.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota si se acepta la modificación introducida por el Senado, y resulta afirmativa.

32

COLEGIO NACIONAL DE SALTA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de presupuesto ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo autorizándolo á invertir la suma de 50.000 pesos en la adquisicion del terreno ocupado por el templo de la Merced con destino á ensanche del colegio nacional de Salta, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sancion.

Sala de la comisión, septiembre 9 de 1908.

M. M. Padilla—Aureliano Gigena—G. del Barco—J. V. Pera—Sabá Z. Hernández.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo á adquirir por la suma de 50.000 pesos moneda nacional de las autoridades eclesiásticas de la provincia de Salta, el terreno ocupado por el templo de la Merced con destino á ensanche del colegio nacional de dicha ciudad de conformidad con la tasacion practicada por el ministerio de obras públicas.

Art. 2º Comuníquese al Poder ejecutivo.

PINEDO.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota y aprueba en general y en particular.

33

HISTORIA DEL GENERAL GÜEMES

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de instrucción pública ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado por el que se autoriza al Poder ejecutivo para contribuir á la publicación de la obra «Historia del general Güemes y de la provincia de Salta de 1810 á 1832» hasta la suma de 25.000 pesos; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción, reduciendo á 12.000 pesos la suma con que contribuirá el Poder ejecutivo á la publicación de la obra.

Sala de la comisión, septiembre 21 de 1908.

A. Carbó—Lucas Ayarragaray.—Pastor Lacasa.—Ponciano Vivanco.—J. M. Alvarez.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Autorízase al Poder ejecutivo para contribuir á la publicación de la obra «Historia del general don Martín Güemes y de la provincia de Salta de 1810 á 1832» del doctor Bernardo Frías, hasta la suma de 25.000 pesos moneda nacional.

Art. 2.º Este gasto se hará de rentas generales y se imputará á la presente ley.

Art. 3.º Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 27 de septiembre de 1907.

D. E. PALACIO.
A. J. Labougle.
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

La comisión de instrucción pública, con el criterio que se ha impuesto de ser parca en la adquisición de libros, ha despachado tan sólo aquellas solicitudes sobre obras que por su mérito excepcional se encuentran en las condiciones de ser favorecidas con una sanción por la honorable cámara.

La obra á que se refiere el proyecto, que es la historia del general Güemes, se incorpora á la literatura histórica con todos los prestigios de un talento brillante y con un estudio profundo hecho sobre los acontecimientos de la independencia, sobre todo en las provincias del norte, que son los menos estudiados.

El estilo de esta obra revela que hay en el doctor Frías toda la tela de un Macaulay por la forma filosófica cómo estudia los hechos, y por la forma brillante cómo los describe, y nos hace asistir á todos los acontecimientos y batallas que han tenido lugar en la época de la independencia.

Dada la figuración del prestigioso militar y la vinculación que tiene con el pueblo de Salta y con las provincias del norte cuya historia se está escribiendo, creo que la honorable cámara haría una verdadera obra patriótica sancionando el proyecto que tiene á su consideración, por referirse á un trabajo que viene á llenar un vacío existente en la historia nacional, pudiendo decirse que el doctor Frías se incorpora con todos los atributos de su talento y su estilo brillante á la gran obra de la historia, siguiendo á los grandes maestros: el general Mitre y el doctor Vicente Fidel López.

Sr. Guasch Leguizamón—Pido la palabra.

Para rogar, señor presidente, á la honorable cámara, sancione este proyecto tal como vino en revisión del Senado, á lo que espero no se opondrá la comisión, bien poseida, según se desprende del interesante informe del señor diputado Lacasa, del mérito de la obra.

En este país, como en cualquier otro, más que en ninguno, el que quiere consagrarse á una obra intelectual desinteresada, necesita hacer antes voto de pobreza; y el doctor Frías, escritor de la historia de Güemes, lo ha hecho, en verdad, señor presidente, pues ha renunciado casi por completo al ejercicio de su profesión de abogado, bastante lucrativa en Salta, donde otros, sin mayor capacidad ni más profunda ilustración, han logrado formar en pocos años una sólida fortuna, resignándose á una existencia humilde y llena de privaciones, que se transparenta hasta en su pobre manera de vestir, impropia de un hombre de su condición social y de su mérito.

Si el doctor Frías, consagrándose con tanto amor á escribir la historia de Güemes, héroe nacional que bien merece ser conocido del pueblo á cuya independencia eficazmente contribuyó, sirve los intereses morales de la nación, acrecentando el tesoro de su tradición histórica, no me parece mucho pedir al estado una modesta contribución pecuniaria para la edición del libro, que de no ser otorgada, probablemente fracasaría, dado que su autor no posee, según dije, bienes propios de fortuna.

Bajo una civilización más adelantada los hombres dedicados á este linaje de tareas, beneficiosas á la comuna, serán con toda seguridad mantenidos por ella.

Algo más y mejor podría decir sobre este asunto, pero deseo no incurrir en la torpeza de robar á la cámara, para un asunto sencillo, estos últimos momentos preciosos que debe emplear en otros proyectos, y apoyándome en lo que he dicho y en la consideración práctica de que si el proyecto es modificado ya no podrá ser convertido este año en ley, pido á los señores diputados acepten la sanción que propongo.

Sr. Lacasa—Desearía que se votara en general, y después daré mi opinión respecto á lo que propone el señor diputado.

—Se vota en general el proyecto en discusión, y resulta afirmativa.

—En discusión el artículo 1º.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Los argumentos con que he fundado en general el proyecto, indican claramente que la obra es de un mérito indiscutible y que la suma con que contribuye el Congreso depende más de lo que él considere conveniente, en virtud de las razones que he dado.

Por mi parte, individualmente, no tengo inconveniente en aceptar la proposición del señor diputado. No puedo hablar en nombre de la comisión porque tendría que consultarla préviamente.

Sr. Guasch Leguizamón—Se trata de un hombre pobre y dedicado por completo á esta obra histórica; bien merece, repito, la ayuda pecuniaria que solicita.

Insisto, pues, en pedir á la cámara su voto, estimulado ahora por las palabras de un distinguido colega.

Sr. Presidente — Se votará primero el artículo despachado por la comisión. Si no se aceptara, se votará con la suma de 25.000 pesos, como viene del Senado.

– Se vota el artículo de la comisión, y resulta negativa, aprobándose con la suma de veinticinco mil pesos.

—Los artículos siguientes son de forma.

Sr. Presidente—Queda sancionado el proyecto.

34

OBRAS DE SALUBRIDAD

EN CATAMARCA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados sobre construcción de cloacas domiciliarias en la ciudad de Catamarca, y por las razones que dará el miembro informante os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 21 de 1908.

Emilio Mitre. — M. Van Gelderen.—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Autorízase al Poder ejecutivo para proceder en la ciudad de Catamarca á la construcción de cloacas domiciliarias con desagüe á cámaras sépticas y pozos absorbentes, de acuerdo con las condiciones establecidas por la ley 4158.

Art. 2º. A los efectos del pago de las obras se dividirán éstas en dos secciones. La primera sección estará constituída por la cámara séptica, el pozo absorbente y las obras accesorias de ambas construcciones y su costo será cubierto con la parte de los recursos arbitrados por la ley número cuatro mil ciento cincuenta y ocho, pertenecientes á la provincia de Catamarca, que no sean necesarios para hacer el servicio de la deuda que se haya contraído para construir y terminar definitivamente las obras de provisión de agua potable.

Art 3º. La segunda sección de las obras de salubridad domiciliarias estará constituída por todas las demás instalaciones, con excepción de las que comprenden la primera sección, y su costo será abonado por los vecinos en la forma convenida por el Poder ejecutivo y el gobierno de la provincia de Catamarca.

Art. 4º. Para cubrir los gastos que demande el cumplimiento de esta ley, se ampliará en quinientos mil pesos ($ 500.000) la emisión de títulos ordenada por la ley número 4158. Se autoriza igualmente al Poder ejecutivo para invertir en la construcción de las cloacas domiciliarias, hasta el completo saneamiento de la ciudad, las sumas que se recauden por amortización del costo de las obras construídas en virtud de la presente ley.

Art. 5º. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Javier Castro—D. Maza — Manuel Ibáñez.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—No haciendo uso de la palabra se vota el proyecto, y es aprobado en general y en particular.

35

CANAL EN SANTIAGO DEL ESTERO

Sr. Secretario Ovando—La segunda parte de la moción.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley presentado por varios señores diputados sobre prolongación de un canal en Santiago del Estero; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción, substituyendo la suma de 500.000 pesos moneda nacional que figura en el artículo 1°, por la de 350.000 pesos moneda nacional y el artículo 2° por el siguiente:

Artículo 2°. La provincia de Santiago del Estero reembolsará á la nación los gastos autorizados por la presente ley. Antes de su ejecución, el Poder ejecutivo realizará un convenio con el gobierno de dicha provincia sobre la forma en que ésta cubrirá los desembolsos en efectivo hechos por el Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 29 de 1908.

J. Barraquero.—E. Mitre.—M. Van Gelderen—M. Carlés.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo á gastar la cantidad de trescientos cincuenta mil pesos moneda nacional en la prolongación del canal secundario sur hasta desembocar en el río Salado, en el pueblo de Suncho Corral (F. C. C. N.) provincia de Santiago del Estero.

Art. 2°. La provincia de Santiago del Estero reembolsará á la nación los gastos autorizados por la presente ley. Antes de su ejecución el Poder ejecutivo realizará un convenio con el gobierno de dicha provincia sobre la forma en que ésta cubrirá los desembolsos hechos en favor del Poder ejecutivo.

Art 3°. Los recursos para el cumplimiento de esta ley se tomarán de rentas generales con imputación á la misma.

Art. 4° Comuníquese al Poder ejecutivo.

J. Barraquero.—E. Mitre—M. Van Gelderen.—M. Carlés.

Sr. Presidente—Está en discusión.

—No haciéndose uso de la palabra se vota y aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

36

SUSCRIPCIÓN

DEUDA ARGENTINA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de instrucción pública ha estudiado la solicitud del señor José B. Peña sobre subscripción á la obra «Deuda argentina»; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo para subscribirse á 150 ejemplares de la obra titulada «Deuda argentina» por el señor José B. Peña, al precio de veinte pesos moneda nacional cada ejemplar.

Art. 2°. Este gasto se hará de rentas generales imputándose á la presente ley.

Art. 3°. Comuníquese, etc.

Sala de la comisión, julio 14 de 1908.

Lucas Ayarragaray — A. Carbó — Pastor Lacasa.— Ponciano Vivanco — J. M. Alvarez.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Lacasa— Pido la palabra.

La obra á que se refiere este proyecto es uno de los libros que vienen á enriquecer la literatura financiera argentina. Está escrita por uno de los hombres más competentes del país, el señor Peña, director del Crédito público nacional.

El libro es de una utilidad inmediata y positiva para todos aquéllos que se dedican á estudiar las finanzas, pues contiene un estudio completo al respecto, desde la organización del país hasta nuestros días, y un análisis crítico del crédito público nacional, de la deuda interna y de la deuda externa, conteniendo además todos los contratos celebrados sobre este punto por la república.

La obra está precedida de una introducción elogiosa del doctor Juan José Romero; y los señores Berduc y Tornquist, tan ventajosamente conocidos en el mundo financiero, la han clasificado de indiscutible mérito y de verdadera utilidad. Estas opiniones acompañan el juicio de la comisión de instrucción pública.

Sr. Piñero—Pido la palabra.

La crítica de la producción intelectual, científica, artística, literaria, no corresponde á los parlamentos, á las asambleas políticas. Es función de las academias, de la prensa, quiero decir de las revistas, del folleto, del diario. Es á la crítica, por los órganos indicados, que le corresponde aquilatar el mérito positivo de la producción intelectual, científica ó literaria, libros, folletos, etc. Y para conocer los méritos de un libro, de una obra científica ó artística, en todas partes se recurre á la bibiliografía. Aquí es menester recurrir á los anales del Congreso. En todas partes el comercio de libros se ejerce en las librerías; los libros se editan y expenden en las librerías; aquí el Congreso es el encargado de la venta, quien decide de la compra á expensas del tesoro de la nación. Al efecto todas las obras son igualmente buenas, excelentes, pero el autor no puede venderlas. Si el Congreso no las compra se arruina.

Esto es de todo punto de vista falso, y pernicioso. Se acoge del mismo modo lo malo que lo bueno, lo que es contrario á la higiene, á la producción intelectual, en lo que lo malo no es solamente lo inútil, sino que es positivamente lo pernicioso *(Muy bien).*

Es la crítica genuina, independiente de las academias y de la prensa la que forma una barrera insalvable á la producción de malos escritos, de ese mamarrachismo literario sin conciencia que nos inunda, de ese diluvio cada vez más invasor de libros malos é inútiles. Es la crítica verdadera la que puede concluir con esa tolerancia insana, con ese favoritismo corruptor, que pacta con el autor y el editor, á expensas del tesoro, de la salud de la literatura y del público que pierde su tiempo y su dinero y que muchas veces contamina su espíritu con nociones falsas y perniciosas.

Las nueve décimas partes de los libros que se escriben son malos y no han debido ser escritos. Esta es la enseñanza de la estadística. De donde se deduce que el elogio debiera ser tan raro como es actualmente la censura por efecto de la complacencia, de la solidaridad de los autores de libros y de sus defensores, encargados de hacerlos comprar por la nación, que unidos por un propósito é interés común, se acogen á la máxima «accedas socius laudos lauderis et absens», lo que en traduccion libre quiere decir que cada uno canta al otro la misma sonata.

¡El libro es siempre insuperable! La nación tiene que comprarlo.

En la crítica científica independiente, rebajar lo malo es un deber hacia lo bueno; acoger con un criterio uniforme lo malo y lo bueno, darle la misma acogida, importa ir contra los fines del arte y de la ciencia.

La tolerancia y la «politesse» que es consecuencia de las relaciones sociales, y que reinan en sociedad, es completamente extraña á la crítica.

Quería dar una vez por todas, con abstracción completa de nombres, de éste ó el otro caso concreto, del autor favorecido por este despacho, las razones que tengo para fundar mi oposición á estas subscripciones de libros que hace la honorable cámara, en éste y para todos los casos análogos que se presenten en el futuro. *(¡Muy bien!).*

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Seré breve, porque solo quiero dejar constancia de que la comisión ha despachado muy pocas solicitudes sobre subscripción de libros; son aquéllas en que se trata de obras de raro mérito, de positiva utilidad para la república y para todas las reparticiones nacionales que necesitan ilustrarse sobre las cuestiones que esos libros tratan.

El proyecto que está en discusión no se refiere á una obra puramente literaria, sino á una obra interesante, que contiene todos los contratos celebrados por el país, que se refieren á su deuda interna y externa; es un trabajo de mucha paciencia, en que han colaborado personas de la mayor competencia en materia económica, y que debe existir en toda biblioteca pública y en toda repartición del estado.

Sr. Piñero—¡Entonces, va á tener muchos compradores!

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Como ha dicho muy bien el señor diputado Lacasa, la comisión de instrucción pública cree también como el señor diputado por la Capital, que efec-

tivamente no es una función que debe ejercitar ordinariamente el Congreso esta de subscripción de libros. Y para que la cámara vea hasta qué punto ha llegado el abuso y su descrédito,—porque esta es la palabra—respecto de estos asuntos, voy á referir sencillamente el carácter de una solicitud que está en su cartera.

Hay un caballero que diciendo que se llama fulano de tal y de tal... El segundo apellido, es el de una de nuestras más ilustres personalidades, y á título de ser nieto de esa personalidad, solicita del Congreso un subsidio de 60.000 pesos para poder hacer un viaje alrededor del mundo y escribir después sus impresiones!

Sr. Piñero—¡Es toda una caricatura!

Sr. Carbó—Este es un hecho, y la comisión se ha encontrado con esta solicitud y muchas otras en su cartera. De estas ha seleccionado tres ó cuatro sobre las cuales ha producido despacho.

La obra de que se trata es un trabajo de verdadero mérito científico; es un estudio comparativo perfectamente hecho de todas las negociaciones y empréstitos de la nación, en que se puede consultar todo lo referente á su deuda externa é interna.

El señor diputado por la Capital, decía que por este hecho debía tener gran salida; y no es así, desgraciadamente. Es sabido que esta clase de libros son adquiridos por los hombres que se dedican á los negocios en cierta escala, y así este señor ha vendido perfectamente bien su libro á todas las casas bancarias; el estado lo ha adquirido para ciertas reparticiones superiores, lo tienen todas las instituciones de crédito del país, lo tiene el Banco de la nación que ha adquirido algunos ejemplares.

Tratándose de una obra como esta, la comisión aconseja la subscripción á ciento cincuenta ejemplares, para que sea repartida entre las bibliotecas del país. A eso se limita el despacho, haciendo una excepción, como la ha hecho con tres ó cuatro solicitudes más.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

Sr. Luro—Pido la palabra.

Sr. Presidente—No puedo concedérsela, porque falta todavía un asunto: aquél á que se refiere la moción del señor diputado Carlés.

37

ACTAS

DEL CONGRESO CONSTITUYENTE

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de instrucción pública ha estudiado la solicitud del señor Miguel Villegas sobre publicación de las actas inéditas del congreso general constituyente de las provincias unidas del Río de la Plata; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al Poder ejecutivo para suscribirse á trescientos ejemplares, á $ 1.50 cada uno, hasta completar las cuarenta y tres entregas que constituirán la publicación completa de las «Actas inéditas del congreso general constituyente de las provincias unidas del Río de la Plata.»

Art. 2.° El pago se hará por mensualidades, previa entrega de los ejemplares al ministerio de instrucción pública.

Art. 3.° El Poder ejecutivo distribuirá como crea conveniente la expresada publicación.

Art. 4.° El gasto que demande la ejecución de la presente ley se distribuirá en los presupuestos de 1909 y 1910.

Art. 5.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 4 de 1908.

A. Carbó—Ponciano Vivanco. Lucas Ayarragaray—Pastor Lacasa.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota y aprueba en general y en particular el proyecto que antecede.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

38

PADRÓN CÍVICO

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra.

Hay un asunto venido del Senado, que es de la mayor importancia para toda la república. Se trata de la reforma del padrón cívico. De no tratarlo inmediatamente, dejaría planteado un serio conflicto para las elecciones á practicarse.

Son tres artículos que no ofrecen ninguna dificultad, y pido á la honorable cámara los trate sobre tablas.

—Apoyado.

Sr. Presidente—No se puede votar, porque la cámara ha quedado sin número.

Sr. Van Gelderen—Entonces quedará como primer asunto para esta noche.

Sr. Presidente—Invito á la cámara á pasar á cuarto intermedio.

—Se pasa á cuarto intermedio siendo las 7 y 20 p. m.

SEPTIEMBRE 30 DE 1908

54ª REUNIÓN. CONTINUACIÓN DE LA 26ª SESIÓN ORDINARIA

PRESIDENCIA DEL DR. ELISEO CANTÓN

Diputados presentes: Acosta, Alviña, Anchorena, Argerich, Balestra, del Barco, Barraquero, Bejarano, Breard, Calderón, Calvo, Candioti, Cantón (Z.), Carbó, Carlés (C.), Carles (M.), Castex, Cernadas, Cornejo, Costa, Crouzeilles, Doyhenard, Escobar, Ferrer, Galigniana Segura, García (A.), Gigena, Grandoli, Guasch Leguizamón, Hernández (S. Z.), Iriondo, Lacasa, López, Luro, Martínez, Maza, Méndez Casariego, Meyer Pellegrini, Molina, Montenegro, Moyano (R.), Olaechea y Alcorta, Oliver, Olmedo, Ortega, Ortiz (A.), Ortiz (I.), Ortiz de Rozas, Orzábal, Padilla, Paz, Peña, Pera (C. L.), Pinero, Revilla, Roca, Rodríguez Jurado, Saavedra Lamas, Salvá, Santamarina, de la Serna, Terrosa, Van Gelderen, Vidal, Vivanco, Vocos Giménez, Zavalia. — **Ausentes con licencia:** Contte, O'Farrell.—**Con aviso:** Alsina, Crespo Frías, Hernández (M.), Moyano (V.), Vega.—**Sin aviso:** Alvarez, Allende, Amaya, Arias, Ayerragaray, Barraza, Campos, Castañeda Vega, Castro, Cordero, Day, Drago, Fernández, Fonrouge, Freyre, García (L.), García Vieyra, Garrido, Goenaga, Gonnet, González Calderón, Guido Lavalle, Ibáñez, López Mañán, Mitre, Mugica, Olivera (B.), Olivera (G.), Pera (J. V.), Pinasco, Rivas, Ruiz Díaz, Ruiz Huidobro, Ruiz Moreno, Sosa Carreras, Terán, Varela, Zabala.

10

Aprobación de un despacho de la comisión agricultura en el proyecto de ley autorizando al Poder ejecutivo á vender **tierras en la península de Valdez,** á los señores Piaggio y Cía.

11

Aprobación de diversos proyectos de ley en revisión acordando **pensiones.**

12

Aprobación de un proyecto de ley sobre suscripción á la obra **Deslinde de jurisdicciones en las concesiones ferroviarias.**

13

Moción para tratar con preferencia una modificación del Senado en el proyecto de ley referente á la construcción de un **puerto en Posadas.**

14

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando á la empresa del ferrocarril del Sud á construir un **ramal de Río Colorado á San Antonio.**

15

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en las modificaciones del Senado al proyecto de ley autorizando al señor Juan Carlos Calastremé á construir un **puerto en Posadas.**

16

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley en revisión referente al ensanche de la **estación Ingeniero Brian,** del ferrocarril del Oeste, en el Riachuelo.

17

Aprobación de un despacho de la comisión de obras públicas en el proyecto de ley autorizando al señor Alejandro de Chapeaurouge á construir un **puerto en Villa Constitución.**

18

Moción para tratar sobre tablas un proyecto de ley sobre **expropiación de terrenos** destinados á la construcción de un ferrocarril en el Campo de Mayo.

19

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley concediendo prórroga á los señores Alejandro Madero y compañía para construir un **ferrocarril de Villa Mercedes á Bahía Blanca.**

20

Moción para tratar con preferencia un proyecto de ley en revisión, acordando un subsidio para celebrar el aniversario de la fundación de la **villa y colonia San José de Colón,** en Entre Ríos.

21

Aprobación de un proyecto de ley abriendo un **crédito suplementario** al ministerio de agricultura por 483.215 pesos para diversos gastos.

22

Aprobación de un proyecto de ley abriendo un crédito suplementario al ministerio de agricultura por 261 643,20 para **sostenimiento de escuelas agrícolas.**

23

Aprobación de un proyecto de ley en revisión acordando fondos para gastos de representación en el **Congreso científico latino americano,** que se celebrará en Chile.

24

Aprobación de un despacho de la comisión de negocios constitucionales en el proyecto de ley sobre **expropiación de terrenos** destinados al ferrocarril del Campo de Mayo á Bella Vista.

25

Aprobación de un proyecto de ley en revisión, acordando prórroga á los señores Alejandro Madero y Cía. para la construcción de un **ferrocarril de Villa Mercedes á Bahía Blanca.**

26

Moción para tratar con preferencia dos proyectos de ley, en revisión, relativos á la **adquisición de dos propiedades:** una en San Nicolás y otra en Lomas de Zamora.

27

Aprobación de un despacho de la comisión de hacienda en el proyecto de ley sobre adquisición de una casa en San Nicolás de los Arroyos, destinada á las **oficinas de correos y telégrafos** de la nación.

28

Transferencia de una propiedad del Banco nacional, ubicada en Lomas de Zamora, al gobierno nacional.

29

Aprobación de un despacho de la comisión de peticiones en el proyecto de ley en revisión, acordando un subsidio para conmemorar el aniversario de la fundación de la **villa y colonia San José de Colón**.

30

Moción de preferencia sobre un proyecto de ley referente **á obras de irrigación** en la provincia de Salta.

31

Moción para tratar un proyecto de ley acordando **subsidios á las catedrales** de la Capital y de Santa Fe.

32

Clausura del período ordinario de sesiones.

—En Buenos Aires, á 30 de septiembre de 1908, el señor presidente declara reabierta la sesión á las 10 y 10 p. m.

1

PADRÓN ELECTORAL

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Sr. Presidente—La tenía el señor diputado Van Gelderen.

Sr. Van Gelderen — Y está para votarse la moción que formulé de que se trate sobre tablas la reforma del padrón electoral.

—Apoyada esta moción se vota y es aprobada.

Buenos Aires, septiembre 29 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Tengo el honor de pasar á la revisión de la honorable cámara el adjunto proyecto de ley declarando suspendidos los efectos de la ley número 4161, que ha sido aprobado por la que presido en sesión de la fecha.

Dios guarde al señor presidente

D. E. Palacio
A. J. Labougle
Secretario

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Quedan suspendidos los efectos de la ley número 4161 respecto de la formación del nuevo registro ó padrón cívico en el corriente año de 1908.

Art. 2º El nuevo registro ó padrón cívico será levantado simultáneamente en toda la república en los días 15, 16 y 17 de agosto de 1909, de acuerdo con el artículo 121 de la referida ley. Durará cinco años quedando sin efecto el actual.

Art. 3º Para las elecciones parciales que deban verificarse en todo el corriente año y en el próximo hasta la publicación del nuevo padrón regirá el existente con las ampliaciones que se hicieren de acuerdo con las leyes vigentes.

Art. 4º Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires á 29 de septiembre de 1908.

D. E. Palacio
Adolfo J. Labougle
Secretario

Sr. Presidente—Está en discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota y aprueba en general y particular el proyecto en discusión.

Sr. Olmedo—Pido la palabra.

La pido para un objeto transitorio, cual es solicitar que quede constancia en el acta de la sesión, de que las reformas á la ley electoral han sido sancionadas sin observación alguna en contra, porque entienden, seguramente, todos los señores diputados que ellas importan una transigencia inspirada en un espíritu cívico, en una generosa interpretación de la ley, para amparar los derechos de todos los partidos y ponerlos en condiciones de ir á las luchas electorales próximas en igualdad de condiciones y bajo la éjida de la más absoluta libertad.

He dicho. (*¡Muy bien! ¡muy bien!*)

2

MOCIÓN

DESLINDE DE JURISDICCIONES SOBRE FERROCARRILES

Sr. Meyer Pellegrini—Pido la palabra.

Resuenan todavía en el recinto las palabras elocuentes del señor diputado por Buenos Aires, pronunciadas con motivo de un proyecto sobre suscripción á varias obras.

Yo me he permitido presentar hace dos ó tres días un proyecto de suscripción á trescientos ejemplares de una que, á mi juicio, merece la atención de los poderes públicos.

Se trata de una obra llena de méritos, redactada por un hijo de Corrientes, joven estudioso que ha encerrado en un volumen el resultado de nuestras prácticas y de nuestros estudios en materia de jurisdicción y deslinde de jurisdicciones en las concesiones ferroviarias.

La comisión de instrucción pública no ha podido despacharlo oficialmente; pero entiendo que sus miembros han tomado conocimiento de la obra y están en condiciones de informar sobre su mérito.

Hago moción para que el asunto sea tratado sobre tablas.

Sr. Presidente — Se necesitan dos tercios de votos.

Sr. Lacasa—Pido la palabra.

Como ha dicho muy bien el señor diputado, la comisión no ha tenido tiempo de formular su despacho.

Sr. Presidente—Por eso se necesitan dos tercios.

Sr. Lacasa—Pero quiero agregar algunos datos para informar al respecto.

Con motivo de estudiar otros libros he tenido oportunidad de conocer el que ha mencionado el señor diputado.

Sr. Candioti—¿Quién es el autor?

Sr. Hernández (S. Z.)—¿Que es lo que está en discusión?

Sr. Presidente — La moción del señor diputado Meyer Pellegrini.

Se va á votar esta moción.

—Es aprobada.

3

COMUNICACIONES AL SENADO

Sr. Van Gelderen — Pido la palabra.

Me permito hacer indicación para que las sanciones de esta noche sean comunicadas al Senado, á medida que se produzcan.

—Asentimiento.

4

FERROCARRIL

DEL PARANÁ Á ITA IBATÉ

Sr. Hernández (S. Z.) — Pido la palabra.

Para hacer moción de que la cámara se ocupe inmediatamente de un asunto que es muy sencillo y de grandísima importancia para las provincias de Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes.

Es la solicitud de una línea férrea de trocha angosta, que parte de un punto situado en frente á la ciudad del Rosario, pasa por la ciudad de Victoria, cruza por San José de Feliciano y sigue á la provincia de Corrientes hasta Ita Ibaté, en el alto Paraná.

No se pide nada sino el simple derecho para construir la línea, y tiene el especial interés de introducir la trocha angosta en aquella zona con las ventajas que ella ofrece á la producción de esas provincias.

Fundo con estas palabras la moción que he formulado.

Sr. Presidente—¿En el orden de las preferencias?

Sr. Hernández (S. Z.)— Inmediatamente, señor presidente.

Sr. Meyer Pellegrini—Después de votado el que yo he pedido.

—Varios señores diputados piden la palabra.

Sr. Presidente—Vamos á terminar con este asunto.

Varios señores diputados—Que se vote.

Sr. Presidente—¿En qué forma?

Sr. Hernández (S. Z.)—Inmediatamente... Es el deseo que está manifestando la cámara. *(Risas.)*

—Se aprueba la moción del señor diputado por Entre Ríos.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Sr. Presidente—No me es posible concedérsela al señor diputado.

Sr. Carlés (M.)—Es para informar sobre el proyecto que va á tratar la cámara. *(Risas).*

Sr. Presidente—¡No se ha leído! *(Risas).*

Sírvase leerlo, señor secretario.

A la honorable Cámara de diputados:

La comisión de obras públicas ha estudiado la solicitud presentada por el señor Mirón Mittelmann, sobre construcción de un ferrocarril que partiendo de la margen izquierda del río Paraná, termine en un punto entre Itá-Ibaté é Ituzaingó; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese al señor Mirón Mittelman el derecho de construir un ferrocarril que arrancando en la margen izquierda del río Paraná, á la altura de la ciudad del Rosario, pase por Victoria, San José de Feliciano, proximidades de Mercedes y concluya sobre el alto Paraná, en un punto situado entre Ita-Ibaté é Ituzaingó.

Art. 2° La línea será de trocha de un metro.

Art. 3° A los dos años de la promulgación de esta ley, el concesionario presentará á la aprobación del Poder ejecutivo los estudios, planos y pliegos de condiciones completos de la línea. Los trabajos deberán ser comenzados dentro de los seis meses de la aprobación de los planos; á los doce meses siguientes deberá estar terminada una extensión no menor de cincuenta kilómetros de vía principal, y toda la línea deberá quedar completamente terminada á los cinco años de iniciados los trabajos.

Art. 4.° El concesionario incurrirá en una multa de 20.000 pesos si las obras no se terminasen dentro del plazo establecido.

Art. 5.° El trazado de esta línea deberá proyectarse de manera que no afecte los de concesiones anteriores.

Art. 6.° Esta concesión se sujetará en un todo á la ley 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 7.° Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley el concesionario depositará en el Banco de la nación, á cuenta de la garantía exigida en el artículo 4°, de la ley 5315, la cantidad de pesos 25 por cada kilómetro de vía. Si el depósito no se efectuare dentro del plazo fijado, se considerará como no acordada la concesion.

Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados desde la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4° de la ley 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada que será transferida en el Banco de la nación á la orden del Consejo nacional de educación.

Art. 8.° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 30 de 1908.

Emilio Mitre—Marcial R. Candioti — J. Barraquero — M. Carlés—M. Van Gelderen.

Sr. Presidente — Está en discusión.

Tiene la palabra el señor diputado por la Capital.

Sr. Carlés (M.)—Como lo ha manifestado el señor diputado mocionante, este ferrocarril entraña una doble novedad para la provincia de Entre Rios: la primera es el trazado que, como lo dice el proyecto, parte de un punto de la margen izquierda del río Paraná frente al Rosario, sigue en dirección noroeste hacia Victoria, pasando por San José de Feliciano en las proximidades de Mercedes, cruza la provincia de Entre Ríos y va hasta el Alto Paraná en un paraje intermedio entre Ita-Ibaté é Ituzaingó.

La trocha angosta significa que los puntos orientales pueden comunicarse con la banda occidental del río Paraná, vale decir, que una vez terminado este ferrocarril, desde Bolivia ó Bahía Blanca hasta el Paraguay, todos los puntos intermedios estarán unidos en una sola vía, si es que el gobierno del Paraguay por su parte y como se piensa, tranforma la trocha intermedia del ferrocarril que actualmente va de Asunción á Pirapó para terminar en Villa Encarnación.

Vez pasada tuve ocasión de manifestar, con motivo del proyecto presentado por los diputados de Corrientes, que con esas dos vías, la que partiendo de Goya y cruzando por San Diego y San

Miguel va á parar á Posadas ó á otro punto aparente, y otra que partiendo de Corrientes va á Caa-Catí, San Luis, etcéctera, que con la combinación de estos ferrocarriles vendría todo el centro de la República Argentina á tener á su disposición transportes que han de facilitar las comunicaciones entre sí, abaratando el precio de los fletes y desarrollando la energía económica muy propia de aquellas prósperas provincias. *(¡Muy bien! ¡muy bien!).*

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba el proyecto en general y en particular.

5

MOCIÓN

ESTACIÓN INGENIERO BRIAN

Sr. Luro—Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que se trate en el orden de las preferencias acordadas, un asunto con sanción del Senado y que tiene despacho de la comisión de obras públicas. Se refiere al interés general de la producción. Es el relativo á la estación marítima del ferrocarril del Oeste en el Riachuelo.

—Apoyado.

6

MOCIÓN

PENSIONES

Sr. Vocos Giménez—Pido la palabra.

La honorable cámara había resuelto tratar con preferencia algunos proyectos de pensión sancionados por el Senado, que tienen despacho de la comisión. Podrían tratarse inmediatamente.

Sr. Presidente—Lo que la presidencia desearía, es que se respetara el orden de las mociones hechas.

Varios señores diputados—Eso es lo correcto.

—Se vota la moción del señor diputado Luro y es aprobada.

7

MOCIÓN

CRÉDITOS AL MINISTERIO DE AGRICULTURA

Sr. Escobar—Pido la palabra.

Voy á hacer moción para que se trate en el orden de las preferencias acordadas dos créditos suplementarios al departamento de agricultura, uno por 483.000 pesos para el refuerzo de diversas partidas y otro por 261.000 para atender al sostenimiento de la división de enseñanza agrícola durante el corriente año.

Es necesario votar estos créditos para no perjudicar la buena marcha de la administración.

Nada más.

—Apoyada, se vota la moción y es aprobada.

8

MOCIÓN

CONGRESO LATINO AMERICANO

Sr. Méndez Casariego—Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que se trate, en el orden de las preferencias acordadas, un proyecto que tiene ya sanción de las dos cámaras y que viene en segunda revisión. Es un subsidio á la Sociedad científica argentina, para la presentación de las memorias en el Congreso latino-americano que tendrá lugar en Chile.

—Apoyada la moción, se vota y es aprobada.

9

MOCIÓN

PUERTO EN POSADAS

Sr. Breard—Pido la palabra.

Para pedir la consideración de un asunto de importancia para el territorio de Misiones.

La cámara sancionó un proyecto de

ley concediendo la construcción de un puerto en Posadas.

Este proyecto tiene sanción favorable del Senado, con una ligera modificación. Creo que la cámara puede aceptar esa modificación, que en nada afecta el fondo del pensamiento.

Pido que se trate sobre tablas ese asunto.

—Apoyado.

Sr. Meyer Pellegrini—La moción formulada por mí fué votada por dos tercios de votos.

La formulada recientemente, de tratar sobre tablas, significa que se considere el asunto en seguida. No es posible admitir estas superposiciones de mociones.

Sr. Presidente—Una votación de la cámara cura todos estos males.

Se va á votar la moción del señor diputado por Corrientes.

—Se vota, y resulta negativa

10

VENTA DE TIERRAS

EN LA PENÍNSULA VALDEZ

A la honorable Cámara de diputados.

Vuestra comisión de agricultura ha estudiado la presentación de los señores Piaggio y compañía, solicitando la venta de tierras fiscales en la península Valdez (Chubut); y por las razones que dará el miembro informante os aconseja la sanción del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º Autorízase al Poder ejecutivo para vender á los señores Piaggio y compañía, en las condiciones y precio que se convenga con el mismo Poder ejecutivo, los lotes de tierra fiscal números 63, 64, 65, 66, 79, 80, 87, 88, 89 y 90, con un total de 25,000 hectáreas, en la península Valdez, territorio nacional del Chubut; afectados á servidumbre por decreto del superior gobierno de fecha 21 de julio del año 1900.

Art. 2º Comuníquese al Poder ejecutivo.

Sala de la comisión, septiembre 15 de 1908.

Eduardo Acosta—A. C. Escobar—D. Maza.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Acosta—Pido la palabra.

Este despacho tiene alguna analogía con el aprobado en la sesión de anoche por la honorable cámara, en el asunto Kosloswky y otros, sobre venta de tierras en las regiones del Sur, con la ventaja de que en este proyecto no se autoriza al Poder ejecutivo para vender la tierra por el precio de ley, sino que se dispone que se fije el valor que ella tiene en la actualidad.

Estas tierras son las que tienen los señores Piaggio y compañía afectadas por servidumbre á las salinas que explotan en aquella comarca y que son indispensables para la marcha y desarrollo de su industria.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

11

PENSIONES

Sr. Secretario Sorondo—Corresponde tratar los asuntos á que se ha referido la moción del señor diputado Fonrouge: los proyectos sobre pensiones y jubilaciones venidos en revisión del Senado y despachados por la comisión de peticiones.

Son las siguientes:

	$ m/n
Achával Rodríguez Victoria C., pe sión	400
Aldao Nilda, Amilca, Elmira y María Teresa, pensión, cada una	80
Ascazubi Dolores, comprendida en los beneficios de la ley número 4876.	
Astrada Trinidad Berón de, pensión	150
Avendaño María C., aumento de pensión á	180
Britos Antonia S. de, pensión	100
Castro Sumdblad Elvira P. de, pensión	150
Ceballos Pedro, pensión	50
Córdoba Octavio, aumento de jubilación	200
Córica Salomé y Elvira, pensión	100
De la Serna Tomasa Pinazo de, pensión	100
Díaz Carlos, pensión	85
Díaz Rolón María Esther y Juan Carlos, pensión, cada una	50

	$ m/n
Echeverría Angela y Corina, pensión	60
Ferré Gregoria, pensión	150
Ferrer Felisa G. de, aumento de pensión á	90
Frias Adelina del C. de, pensión	50
Frías Juana M. de, pensión	250
Gómez Carolina S. de, pensión	60
Gordillo Nicolasa V. de, pensión	150
Guignard Deidamia R. de, pensión	150
Guruchaga Flora D., aumento de pensión á	150
Gutiérrez Carmen del C. de J., pensión	80
Joncueva Secundina U. de, é hijas, aumento de pensión á	80
Lacasa Leopoldina y Magdalena, aumento de pensión á	150
Ledesma Mendoza Mercedes, Carmen, Eulogia y Julia, pensión	150
Miranda Julia, aumento de pensión á	50
Ocampo Justina S. de, pensión	200
Palacios Catalina M. de, aumento de pensión	100
Peyrano María Obella de, pensión	60
Rodríguez de Galindes Delicia, pensión	50
Rughi Petrona F. é hija Camila R. de Lavezzari, pensión	80
Tassart Juana S. de, aumento de pensión á	200
Tripailaf Sixta, pensión	80
Vásquez Rosario Marín de, pensión	80
Zeliz Rosaura L de, aumento de pensión á	150

—Se aprueban sin observación.

12

DESLINDE DE JURISDICCIONES

EN LAS CONCESIONES DE FERROCARRILES

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo á suscribirse á trescientos ejemplares de la obra «Deslinde de las jurisdicciones nacional y provincial en materia de concesiones ferrocarrileras», por don Joaquín Rubianes, al precio de seis pesos moneda nacional cada uno.

Art. 2°. Este gasto se hará de rentas generales, con imputación á la presente.

Art. 3°. Comuníquese, etc.

C. Meyer Pellegrini.

Sr. Presidente—En discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota y aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

13

MOCION

PUERTO DE POSADAS

Sr. Van Gelderen—Pido la palabra. El proyecto sobre puerto de Posadas ha venido del honorable Senado con una simple modificación consistente en suprimir las palabras «ultramar y cabotaje», que entiendo que por error de copia se insertaron en el despacho de esta honorable cámara.

Se trata, simplemente, de saber si la cámara acepta la modificación; y como esto no va á ocupar más que un brevísimo instante, hago moción para que sea tratado sobre tablas.

—Apoyado.

14

FERROCARRIL

DE RIO COLORADO Á SAN ANTONIO

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado autorizando á la empresa del ferrocarril del Sud para construir un ramal desde Río Colorado á San Antonio, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 29 de 1908.

Emilio Mitre.—M. Van Gelderen.—J. Barraquero.—Marcial R. Candioti.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Ferrocarril del sur de Buenos Aires para construír un ramal de ferrocarril que partiendo de la estación

Río Colorado atraviese el río Negro y se dirija hacia el puerto de San Antonio, sobre el Atlántico para terminar en el fondeadero de buques de ultramar que resulte más adecuado á este objeto.

Art. 2º La trocha será de 1 m. 676 mm.

Art. 3º. Esta línea empalmará con la que debe construírse entre San Antonio y Nahuel Huapí en cumplimiento de ley número 5559 sobre fomento de territorios nacionales.

Art. 4º. La empresa presentará los estudios definitivos de las obras á ejecutar dentro de los 18 meses de firmado el contrato respectivo. Los trabajos comenzarán dentro de 12 meses después de aprobados los estudios y quedarán terminados tres años después.

Art. 5º. El concesionario incurrirá en una multa de 5000 pesos por cada mes de retardo en la terminación de los trabajos salvo caso de fuerza mayor que justifique las prórrogas que puede acordar el Poder ejecutivo.

Art. 6º. Esta concesión será regida en un todo por la ley número 5315, reglamentaria de concesiones de ferrocarriles.

Art. 7º. Declárase incorporada á la red del ferrocarril Sud la prolongación concedida así como la de Pringles á Bolívar pasando por La Madrid, otorgada por el gobierno de la provincia de Buenos Aires.

Art. 8º. Dentro de los treinta días de promulgada la presente ley el concesionario depositará en el Banco de la Nación Argentina á cuenta de la garantía exigida por el artículo 4º de la ley 5315, la cantidad de veinticinco pesos moneda nacional por cada kilómetro de vía.

Art. 9º Si el contrato no se firmase dentro de los seis meses contados de la promulgación de esta ley, ni se integrase el depósito á que se refiere el artículo 4º de la ley 5315, se declarará caduca la concesión y el concesionario perderá la suma depositada que será transferida en el Banco de la nación á la órden del Consejo nacional de educación.

Art. 10. Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 26 de septiembre de 1908.

JOSÉ E. URIBURU
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Es, sencillamente, un ramal que partiendo de la estación Río Colorado de la actual línea al Neuquén, va hasta San Antonio, donde se proyecta un puerto, y donde están fijas las miradas de muchos interesados en la construcción de vías de esta clase.

Ese ramal se concede con las exigencias y con las prerrogativas que llevan todas las concesiones de ferrocarriles dentro de la ley 5315.

No creo necesario dar á la cámara mayores detalles, pero si algún señor diputado lo desea, podré hacerlo.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto informado.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

15

PUERTO DE POSADAS

Sr. Presidente—Se votará la moción del señor diputado Van Gelderen para tratar inmediatamente las modificaciones introducidas por el honorable Senado al proyecto de ley sobre concesión de un puerto en Posadas.

—Resulta afirmativa.

Sr. Secretario Sorondo—El despacho de la comisión dice así:

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado la modificación introducida por el honorable Senado en el proyecto de ley que se le pasó en revisión, acordando al señor Juan Carlos Calastremé el derecho de construír un puerto en Posadas; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su aceptación.

La honorable cámara había sancionado el artículo 1º en la siguiente forma:

Artículo 1o. Concédese autorización á Juan Carlos Calastremé para construir y explotar por el término de 50 años, á contar de la fecha de esta ley, un puerto comercial para buques de cabotaje y ultramar, en los terrenos de la ribera, situados sobre la costa del Río Alto Paraná frente á la ciudad de Posadas.

El honorable Senado lo modifica, suprimiendo las palabras «para buques de cabotaje y ultramar».

Sr. Presidente—Se votará.

—Se vota si se acepta la modificación, y resulta afirmativa, quedando el artículo en esta forma:

Artículo 1°. Concédese autorización á Juan Carlos Calastremé para construir y explotar por el término de 50 años, á contar de la fecha de esta ley, un puerto comercial en los terrenos de la ribera, situados sobre la costa del Río Alto Paraná, frente á la ciudad de Posadas.

16

ESTACIÓN INGENIERO BRIAN

Buenos Aires, septiembre 26 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

La honorable cámara que tengo el honor de presidir ha sancionado en sesión de la fecha el adjunto proyecto de ley que pasa en revisión á esa honorable cámara referente al ensanche de la estación «Ingeniero Brian», solicitado por el ingeniero Santiago Brian, representante legal de la empresa del ferrocarril Oeste de Buenos Aires.

Dios guarde al señor presidente.

JOSÉ E. URIBURU..
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Art. 1° Autorízase á la empresa del ferrocarril del Oeste de Buenos Aires, limitada, para construir á su costo en la estación Ingeniero Brian, y como ensanche de sus instalaciones actuales, un dique de cabotaje con la profundidad de dos metros (2 m.) bajo el cero de la escala de mareas del Riachuelo, así como los depósitos de mercaderías, muelles, grúas, vías y demás accesorios necesarios para su funcionamiento.

Este dique tendrá un ancho de treinta y cinco metros (35 m.) en el actual cauce del Riachuelo y cuarenta y siete metros (47 m.) en su extremidad norte, y su construcción se dividirá en tres secciones; la primera de doscientos metros (200 m) lineales; la segunda de doscientos diez metros (210 m.) y la tercera de trescientos treinta metros (330 m.) aproximadamente contados desde el extremo sud de la primera sección para la ribera norte del cauce que limita por el norte la propiedad de la compañía general de ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires.

Art. 2° La empresa concesionaria firmará el contrato correspondiente dentro de los tres meses de la promulgación de esta ley; presentará al Poder ejecutivo los planos definitivos de la primera sección dentro de los seis meses de firmado el contrato; comenzará las obras dentro de los seis meses de la aprobación de los planos, debiendo terminarlas dentro de los diez y ocho meses de comenzadas.

Art 3° La segunda y tercera secciones serán construídas á medida que lo requieran las necesidades del servicio público, lo que será determinado por el Poder ejecutivo de acuerdo con la empresa.

Los plazos para la presentación de los planos y comienzo y terminación de las obras, serán los mismos fijados para la primera sección.

Art. 4° Antes de firmar el contrato la empresa depositará, en garantía, á la orden del Poder ejecutivo en el Banco de la Nación Argentina, la suma de diez mil pesos moneda nacional curso legal en efectivo ó en títulos de renta nacional, importe que será devuelto á la empresa cuando se haya ejecutado obras que representen el doble de este depósito de garantía.

Art. 5° Si la empresa no firmare el contrato, no presentare los planos definitivos ó no empezare las obras en los plazos fijados, la concesión quedará caduca con pérdida del depósito de garantía si hubiere lugar, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificado á juicio del Poder ejecutivo.

Si las obras no se terminasen en el plazo establecido, la empresa pagará una multa de mil pesos moneda nacional de curso legal por cada mes de retardo.

Art. 6° Las obras serán inspeccionadas por el gobierno nacional y por cuenta de la empresa, no pudiendo los gastos de esta inspección exceder de trescientos pesos moneda nacional de curso legal mensuales.

Art. 7° Declárase que las obras autorizadas por la presente ley formarán parte integrante de la empresa del ferrocarril Oeste de Buenos Aires, limitada, quedando por tanto, regida por la ley número 5315 á cuyos artículos 8° y 9° está acogida la misma empresa.

Art. 8° Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 26 de septiembre de 1908.

JOSÉ E. URIBURU.
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Candioti—Pido la palabra.

Este proyecto que viene con sanción del honorable Senado, se reduce á conceder al ferrocarril del Oeste el ensanche de la estación que tiene en el Riachuelo y que hoy se denomina «Ingeniero Brian».

No es una estación de pasajeros, ni es propiamente estación destinada á embarque de mercaderías; es más bien, una

estación de tránsito de carga, con el objeto de facilitar el embarque y desembarque de los cereales que se exportan y de las mercaderías que se introducen.

Por esta concesión el ferrocarril no podrá cobrar absolutamente nada, ni significa un nuevo impuesto sobre las mercaderías, que pudiera gravar á los cargadores.

La obra se divide en tres secciones, como dice el proyecto, para irse realizando á medida que sea necesario el ensanche de la estación.

Tratándose de una obra que sólo se refiere al ensanche del servicio interno de la empresa, no se han establecido las condiciones que se ponen para otra clase de obras, porque ésta entra á formar parte de las que ejecuta la empresa, de acuerdo con las leyes vigentes de ferrocarriles.

Sr. Presidente—Se va á votar.

Sr. Meyer Pellegrini—Sírvase el señor secretario no computar mi voto.

—Se aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

17

PUERTO

EN VILLA CONSTITUCIÓN

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de obras públicas ha estudiado el proyecto de ley pasado en revisión por el honorable Senado, concediendo al señor Alejandro de Chapeaurouge el derecho de construir y explotar un puerto en Villa Constitución, y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre de 1908.

Emilio Mitre—M. Van Gelderen — Manuel Carlés. — J. Barraquero. — Marcial R. Candioti.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Autorízase al señor Alejandro de Chapeaurouge para construir y explotar por el término de cuarenta (40) años un puerto para buques de ultramar y de cabotaje sobre el río Paraná frente á Villa Constitución, provincia de Santa Fé, en el paraje del proyecto á que se refiere el contrato celebrado con fecha 14 de noviembre de 1906 por el Poder ejecutivo, con dicho señor para la construcción de un muelle de acuerdo con la ley número 2401.

Art. 2 ° Las obras comprenderán una extensión de dos mil (2000) metros líneales de muelles ó sean mil (1000) metros de cada lado del paraje indicado en el artículo anterior, pudiendo formarse dársenas ó diques sobre la playa según más convengan, depósitos, vías férreas, grúas, cintas eléctricas, elevadores de granos, usina de luz y fuerza y demás instalaciones accesorias.

La profundidad en aguas bajas ordinarias no será menos de 7 metros (23 pies) al pie de los muelles y en el canal de acceso que sea necesario excavar desde las aguas hondas del Río Paraná; esta profundidad será obtenida y conservada por el concesionario á su cargo exclusivo, como también el conveniente balizamiento que fuese necesario efectuar.

La primera sección estará formada por 300 metros de muelles de ultramar y 150 metros para el cabotaje con todas sus instalaciones anexas, como ser vías, depósitos, usinas de luz y fuerza, grúas y un edificio para oficinas de aduana y resguardo y suprefectura con las comodidades que se requieran para su buen funcionamiento.

Las secciones restantes, hasta el completo de la extensión fijada serán establecidas por el concesionario de acuerdo con e Po ler ejecutivo, debiendo construir la segunda, cuando el movimiento anual de la primera exceda de 700 toneladas por metro lineal de muelle y así sucesivamente para las demás.

Art. 3°. Dentro del plazo de seis (6) meses á contar de la promulgación de la presente ley, el concesionario deberá firmar el contrato respectivo con el Poder ejecutivo, en cuyo acto, y en garantía del mismo, depositará á la orden del Poder ejecutivo la suma de 50.000 pesos moneda nacional en efectivo ó en títulos de rentas nacionales, incluso la suma anteriormente depositada con motivo del contrato del 14 noviembre de 1906.

Este depósito será devuelto al concesionario después de la terminación completa y definitiva de las obras que comprende la primera sección, previa deducción de las multas á que hubiere lugar.

Art. 4°. El concesionario estará obligado á presentar los estudios y proyectos definitivos con sus cómputos métricos, análisis de precios unitarios y presupuesto dentro de los seis meses de la fecha del contrato, á empezar las obras dentro de los seis meses de aprobado por el Poder ejecutivo el proyecto definitivo, y á terminar las obras de la primera sección á los tres años de su comienzo.

Art. 5°. Si el concesionario no firmare el contrato, presentare los estudios y proyectos definitivos ó empezare las obras de la pri-

mera sección en los plazos establecidos, la concesión quedará caduca, con pérdida del depósito de garantía, si hubiere lugar, salvo caso de fuerza mayor, debidamente justificada, á juicio del Poder ejecutivo.

Si las obras de la primera sección no se terminasen dentro del plazo fijado, el concesionario incurrirá en una multa de mil pesos moneda nacional por cada semana de retardo, que se descontará del depósito de garantía, extinguido el cual, la concesión quedará caduca, pudiendo el Poder ejecutivo tomar posesión de las obras, abonando al concesionario su valor, según presupuesto aprobado, con deducción de un 30 % en concepto de multa, ya sea para terminarlas por su cuenta ó bien para que se lleven á cabo por particulares, de acuerdo con los términos de la concesión.

Art. 6°. Se considerará acogido el concesionario á la ley 3908, relativa á la construcción y explotación de elevadores de granos, formando éstos parte integrante del puerto.

Art. 7°. El concesionario podrá hacer empalme de sus vías en los ferrocarriles existentes ó que se construyan en adelante y pase por las proximidades del puerto, ó permitirá á éstos que lo hagan, debiendo estar sujeto su funcionamiento á las leyes y reglamentos que les correspondan.

Art. 8°. Las obras que se construyan serán inspeccionadas por el ministerio de obras públicas, sin cuya aprobación no podrán librarse al servicio público. Esta inspección será costeada por el concesionario debiendo depositar al efecto por trimestres adelantados á la tesorería general de contabilidad del ministerio de obras públicas la suma de quinientos pesos mensuales.

Art. 9°. El concesionario cobrará los derechos propios de cada sección con arreglo á las tarifas que se establezcan periódicamente con el Poder ejecutivo no pudiendo ser mayores que las que rigen en el puerto de la Capital.

Art. 10. Los buques del gobierno nacional no pagarán derechos de entrada y gozarán de una rebaja de 50 por ciento en las tarifas cuando hagan uso de las instalaciones del concesionario para cargas, descargas, transporte ó almacenaje de mercaderías. Tampoco pagarán derecho alguno los buques que por cuenta del gobierno nacional embarquen ó desembarquen tropas, artículos de guerra ó inmigrantes.

Art. 11. El concesionario queda facultado para emitir *warrants* de acuerdo con la ley respectiva por los frutos y mercaderías almacenadas en sus depósitos.

Art. 12 Declaránse de utilidad pública las obras autorizadas por esta ley pudiendo el concesionario expropiar por su cuenta los terrenos particulares y edificios que sean necesarios para el puerto sus comodos y líneas de empalme de acuerdo con los planos aprobados por el Poder ejecutivo.

Art 13. El concesionario podrá ocupar con las obras todos los terrenos de playa del río Paraná que le sean necesarios, los de ribera podrá ocuparlos también previa expropiación si fueran de particulares, pero con la obligación de reemplazar la calle de 35 metros á que se refiere el Código civil en la situación que indique el Poder ejecutivo al aprobar los planos definitivos y con el ancho no menor de 10 metros proveyéndola de un afirmado conveniente.

Art. 14. Todos los materiales á emplearse en las construcciones y acomodos podrán ser introducidos por el concesionario libres de derechos de aduana, siendo bien entendido que no gozarán de sa franquicia aquellos materiales que fueran substituídos con eficacia á juicio del Poder ejecutivo con los similares del país. A este efecto el concesionario presentará al Poder ejecutivo una planilla detallada de los materiales que hubiere de emplear del extranjero y del país con el fin de que se establezca cuáles gozarán de liberación de derechos, quedando obligado á justificar en todo tiempo su empleo en la construcción del puerto y anexo.

Art. 15. El concesionario deberá mantener las obras construídas y sus accesorios en perfecto estado de conservación durante los 40 años de la concesión á cuyo término pasarán á ser propiedad de la Nación sin retribución alguna, los muelles, galpones, vías férreas y demás obras y materiales que sirvan para la explotación del puerto de acuerdo con los planos aprobados por el Poder ejecutivo.

Art. 16. El Poder ejecutivo tendrá el derecho de expropiar las obras en cualquier tiempo por su valor según presupuesto aprobado con deducción de la parte proporcional á los años de servicio que tuviera al término de la concesión con más de un veinte por ciento de indemnización.

Art. 17. El 10 por ciento de las entradas brutas provenientes de la explotación del puerto corresponderá á la Nación á cuyo efecto el Poder ejecutivo intervendrá en la contabilidad de la empresa, aplicación de las tarifas, etcétera, y el buen servicio del puerto.

Este 10 por ciento será liquidado anualmente y su producto depositado á la orden del Poder ejecutivo en el plazo de tres meses del ejercicio vencido.

Art. 18 Esta concesión no constituye privilegio alguno pudiendo la nación construir ó acordar la construcción á otras empresas particulares de obras análogas aún cuando sean contíguas á la concedida en el presente caso sobre la extensión fija de 2 000 metros lineales sobre el río Paraná.

Art. 19. Si el concesionario no construyere dentro del término que oportunamente fijare el Poder ejecutivo en las condiciones indicadas anteriormente, la segunda y demás secciones hasta completar los 2.000 metros de muelle que comprende esta concesión ésta quedará caduca en la parte no ejecutada.

Art. 20. Esta concesión no podrá ser transferirla sin previa autorización del Poder ejecutivo.

Art. 21. Las divergencias que se produzcan

entre el Poder ejecutivo y el concesionario en la aplicación de esta ley serán resueltas por árbitros nombrados uno por cada parte y el tercero en caso de disconformidad por el presidente de la Suprema corte de la nación.

Art. 22. Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 17 de septiembre de 1908.

D. E. PALACIO.
Benigno Ocampo.
Secretario.

Sr. Presidente—Está en discusión.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

Para explicar con exactitud lo que significa esta obra, sería necesario reanudar la discusión que tuvo lugar ayer, con motivo de la ampliación del puerto de la Capital, en la que se habló de los canales orientales para comunicar la vía de ultramar con los puertos interiores.

En la ribera oriental existen puertos importantes como el de San Nicolás y el de Rosario y se harán otros en el Baradero, Zárate, San Pedro, etc., lo que dará expansión y alimentará al mismo tiempo la comunicación ferroviaria de la parte central de la provincia de Santa Fe y norte de la de Buenos Aires.

Este es el objeto de la concesión otorgada por el honorable Senado y que la comisión aconseja á la honorable cámara que le preste su aprobación, porque además de facilitar la comunicación por la vía marítima y fluvial con el exterior, va á satisfacer como digo las necesidades del centro de Santa Fe y norte de Buenos Aires.

—Se vota el proyecto en general y es aprobado.

—En particular se dan por aprobados los artículos 1 á 17 inclusive.

—En discusión el artículo 18.

Sr. Pera (C. L.)—Pido la palabra.

Voy á proponer una modificación sobre este artículo, siempre que encuentre aceptación por parte de la comisión.

Esta no ha podido ser consultada por el que habla antes de ahora y colectivamente, por tratarse de una revisión de última hora; pero he cambiado ideas con varios de sus miembros y han encontrado aceptable la idea.

Tratándose de un puerto de tanta importancia como el proyectado es extraño que no se haya fijado el radio del mismo, de manera que si el puerto se construyera podría otra empresa rival, en cualquier momento, esterilizar hasta hacerlo fracasar el esfuerzo de esta empresa genuinamente *criolla* y por lo mismo digna de todo apoyo y consideración.

Debe tenerse presente que este puerto se encuentra á corta distancia del Rosario, y que si al puerto del Rosario se le ha acordado un radio de 40 kilómetros aguas arriba y aguas abajo, no puede parecer extraordinario que se le señale en la ley una zona fija de explotación, porque así se garantiza la seriedad de la empresa, asegurándole la posibilidad de que se haga efectiva, evitando el peligro de que tan plausible iniciativa no pase de un proyecto y nada más.

Propongo, pues, á la comisión que se substituya este artículo por otro que establezca que en una extensión de diez kilómetros aguas arriba y diez kilómetros aguas abajo de Villa Constitución no se podrá conceder ningún otro puerto por el plazo que tiene esta concesión, sin perjuicio de los derechos concedidos por ley, y hasta la fecha, á terceros.

Sr. Carlés (M.)—Pido la palabra.

No encontrándome en circunstancias de poder consultar á los otros miembros de la comisión, debo únicamente hacer una manifestación personal.

El señor diputado propone una modificación á la política general en materia de puertos. Por mi parte, creo que sería necesario dejar exclusivamente al Poder ejecutivo la resolución del problema que plantea el señor diputado por Santa Fe.

Sr. Pera (C. L.)—No he oído las razones del señor miembro informante.

Sr. Presidente—El miembro informante informa que el miembro de la comisión no cree conveniente la modificación propuesta por el señor diputado.

Sr. Pera (C. L.)—Yo tengo en cambio la manifestación de otros tres miembros que están conformes.

Sr. Presidente—Se votará primero el artículo de la comisión, y si fuera rechazado, la proposición del señor diputado.

—Se vota el artículo propuesto por la comisión y es aprobado.

—El resto del proyecto pasa sin observación.

18

MOCIÓN

EXPROPIACIONES EN EL CAMPO DE MAYO

Sr. Acosta—Hago moción para que se trate sobre tablas, en el orden de las mociones ya aprobadas, un proyecto de ley, que figura en la orden del día, sobre expropiación de terrenos destinados al ferrocarril del Campo de Mayo á Bella Vista. Tiene despacho de comisión.

—Se aprueba esta moción.

19

MOCIÓN

FERROCARRIL DE MERCEDES Á BAHÍA BLANCA

Sr. Rodríguez Jurado—Desearía saber si está anotada la moción aprobada por la cámara, sobre concesión de prórroga á los señores Alejandro Madero y compañía para la construcción del ferrocarril de Villa Mercedes á Bahía Blanca. La cámara la aprobó.

Sr. Presidente—¿Cuándo?

Sr. Rodríguez Jurado—Esta tarde.

Sr. Presidente—Puedo asegurar al señor diputado que todas las mociones aprobadas por la cámara han sido cumplidas.

Sr. Rodríguez Jurado — Resulta que no está anotada y ha sido aprobada.

Sr. Presidente—Es decir, faltan todavía las de los señores diputados Escobar, Méndez Casariego y Van Gelderen y la que acaba de hacer el señor diputado Acosta.

Sr. Rodríguez Jurado—Yo insisto en esa moción, y hago la declaración de que la cámara la aprobó. Se trata de una concesión de prórroga pedida por el señor Alejandro Madero. Es una de las concesiones más serias, sobre un ferrocarril de Villa Mercedes, pasando por San Antonio, á Bahía Blanca.

Sr. Presidente—Se votará esta moción.

—Se vota y resulta afirmativa.

20

MOCIÓN

COLONIA SAN JOSÉ

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Voy á hacer moción para que se trate un asunto sobre el que ya ha recaído una moción de preferencia.

Hemos votado ya muchas sumas de dinero, generalmente para una cantidad de obras pías y de otro género, y existe aquí un proyecto, que tiene sanción del Senado, con motivo de la solicitud que se ha presentado á ese honorable cuerpo por una comisión de colonos de la colonia San José, de las inmediaciones de Colón, departamento de la provincia de Entre Rios.

Se trata de celebrar el quinquagésimo aniversario de la fundación de esta colonia, que es un modelo entre las de Entre Ríos, y la celebración la hace edificando una casa para biblioteca pública y elevando un monumento conmemorativo de la Independencia.

Es una modesta suma de veinte mil pesos, que ha sido acordada por el honorable Senado y que espera la sanción de la cámara.

Hago moción para que se trate este asunto en el orden de las preferencias.

—Se aprueba esta moción.

21

CRÉDITO

MINISTERIO DE AGRICULTURA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Abrese un crédito suplementario al departamento de agricultura por la cantidad de cuatrocientos ochenta y tres mil doscientos quince pesos moneda nacional ($ 483.215) con destino al refuerzo de los ítems del presupuesto general vigente que á continuación se expresan y en la proporción siguiente:

Inciso 1.	$ m/n
Item 4. Para alquileres de casa...	38.355
» 6. Para sostenimiento del instituto bacteriológico......	6.000

		$ m/n
Item 7	Para impresiones..	12.000
» 8.	Para pasajes de empleados en comisión.............	40.000
» 10.	Para atender los gastos de perforadoras, taller de reparaciones, estudios geológicos etcétera...........	185.000
» 11.	Para inspección de colonias, bosques y yerbales..	15.000
» 12.	Para adquisición de semillas, y plantas de ensayo..	25.000
» 13.	Para fomento á la industria, preparación de censos, estadísticas, etc	10.000
» 16.	Para eventuales.........	30.000
» 17.	Para viático de empleados que viajan en comisión del servicio.................	50.000
» 18.	Para gastos de laboratorio, adquisición de instrumentos, materiales agrícolas...	75.000
Inciso 4.		
Item 2.	Para computaciones, compra de instrumentos, composturas, talleres, gastos generales....	24.000
	Para pago del personal que atiende los servicios de inspección de vagones conductores de ganados, etcétera....	22.860
		$ 4.38.215

Art. 2º—Comuníquese, etc.

IRIONDO.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

22

CRÉDITO

ENSEÑANZA AGRÍCOLA

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.º Abrese un crédito suplementario al departamento de agricultura por la suma de doscientos sesenta y un mil seiscientos cuarenta y tres pesos con veinte centavos moneda nacional (261.643.20) para atender al sostenimiento de la división de enseñanza agrícola y escuelas de su dependencia.

Art. 2.º Comuníquese, etc.

Sr. Carbó—Pido la palabra.

Desearía conocer cuáles son las partidas á que se refiere este proyecto.

Sr. Secretario Sorondo—Sueldos de la división de enseñanza agrícola, incluso la asignación á los vocales, 6340 pesos.

Sr. Carbó—Basta eso para dejar fundado mi voto contra esas partidas, relativas al pago de sueldos á los vocales de la división agrícola. Tengo entendido que esos puestos han sido creados por decreto del Poder ejecutivo, que no tiene derecho de crear empleos y mucho menos de pagar sueldos, cuando no han sido determinados por ley.

Sr. Presidente—Se va á votar el despacho de la comisión.

Sr. Padilla—No hay despacho de comisión.

Sr. Presidente—El proyecto que acaba de leerse, entonces.

Sr. Roca—Hago moción de aplazamiento de este asunto.

Sr. Lacasa—Se trata de gastos hechos, que es necesario sufragar: son deudas de la administración que deben pagarse.

Sr. Carbó—Yo creo que las deudas de la administración existen cuando hay leyes que autorizan á hacer el gasto. Cuando contra la ley, contra las disposiciones terminantes de la ley se crea un puesto, se asignan sueldos, etc. no tenemos obligación de reconocerlos.

Sr. Lacasa—Pero no tenemos derecho de hacer esto.

Sr. Carbó—Por mi parte, salvo mi voto.

Sr. Presidente—Lo previo es la moción del señor diputado Roca, para el aplazamiento del asunto, y se va á votar.

—Se vota la moción de aplazamiento, y resulta negativa.

—Se vota el proyecto en general y es aprobado, lo mismo que en particular.

Sr. Presidente—Queda sancionado

23

CONGRESO LATINO-AMERICANO

Sr. Presidente—La moción del señor diputado Méndez Casariego.

Buenos Aires, septiembre 26 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados.

Tengo el honor de comunicar al señor presidente que el honorable Senado ha tomado en consideración en sesión de la fecha el proyecto de ley venido en revisión, por el que se autoriza al Poder ejecutivo á contribuir con veinte mil pesos moneda nacional á los gastos de impresión de memorias y otros del cuarto Congreso científico latino americano que se reunirá en la ciudad de Santiago de Chile, y ha tenido á bien aprobarlo, con las siguientes modificaciones:

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo para contribuir con la suma de veinte mil pesos moneda nacional á la impresión de las memorias y gastos de representación de los trabajos con que los delegados de nuestro país concurrirán al cuarto Congreso científico latino americano, primero pan-americano que se reunirá en la ciudad de Santiago de Chile, en diciembre del corriente año.

Art. 2° Asígnase la suma de treinta mil pesos moneda nacional para costear las delegaciones de las universidades al Congreso científico latino americano á que se refiere el artículo anterior.

Art. 3° La suma á que se refiere el artículo 1° se entregará á la Sociedad científica argentina y la del artículo 2° será distribuída por el Poder ejecutivo entre las universidades de la república y se pagará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 4° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 29 de septiembre de 1908.

D. E. Palacio
Adolfo J. Labougle,
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Autorízase al Poder ejecutivo para contribuir con la suma de 20.000 pesos á la impresión de las memorias y gastos de presentación de los trabajos con que los delegados de nuestro país concurrirán al 4° Congreso científico latino americano, 1° Pan americano, que se reunirá en la ciudad de Santiago de Chile en diciembre del corriente año.

Art. 2° La suma á que se refiere el artículo 1° se entregará á la sociedad científica argentina y se pagará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la Cámara de diputados, en Buenos Aires, á 26 de septiembre de 1908.

E. Cantón.
Alejandro Sorondo
Secretario.

Sr. Méndez Casariego — Deben votarse las modificaciones introducidas por el honorable Senado, que consisten en aumentar 30.000 pesos para las universidades á fin de que se reparta entre las diversas facultades para que manden representantes á ese Congreso.

Hago indicación para que se acepte la modificación.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueban las modificaciones introducidas por el honorable Senado.

Sr. Presidente—Queda definitivamente sancionado.

24

EXPROPIACIÓN DE TERRENOS

Sr. Presidente—La moción del señor diputado Acosta.

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de negocios constitucionales ha estudiado el proyecto de ley remitido por el Poder ejecutivo sobre expropiación de los terrenos destinados al ferrocarril del Campo de Mayo á Bella Vista; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción.

Sala de la comisión, septiembre 18 de 1908.

P. Olaechea y Alcorta.—J. C. Crouzeilles.—J. M. Olmedo.—C. Saavedra Lamas.—Manuel B. Gonnet.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Autorízase al Poder ejecutivo para expropiar por causa de utilidad pública la cantidad de 60.000 metros cuadrados de te-

rreno pertenecientes á don Eugenio Mattaldi en las inmediaciones de la estación Bella Vista (ferrocarril Pacífico) á fin de construir un ramal que una esta estación con el polígono del batallón de ferrocarrileros acantonado en el Campo de Mayo, le acuerdo con el proyecto presentado por el Poder ejecutivo.

Art. 2°. Autorízasele á invertir hasta la suma de veinte mil pesos moneda nacional ($ 20.000 m/n) en la ejecución de esta obra y pago de la mencionada expropiación.

Art. 3°. Este gasto se hará de rentas generales, imputándose á la presente ley.

Art. 3°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

R. M. Aguirre.

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

El Poder ejecutivo, por intermedio del ministerio de guerra, ha solicitado del Congreso la autorización necesaria para expropiar una faja de terrenos en las inmediaciones de la estación Bella Vista para construir un ramal que una esta estación con el polígono del batallón ferrocarrilero acantonado en el Campo de Mayo. Los servicios que esta unidad del ejército está destinada á prestar tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz, hace indispensable ponerla en comunicación directa con el ferrocarril.

El proyecto leído, declara de utilidad pública y señala la extensión de tierra que debe expropiarse.

La comisión aconseja su aprobación.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto informado.

Sr. Presidente—Queda sancionado.

25

FERROCARRIL

DE VILLA MERCEDES Á BAHÍA BLANCA

Sr. Presidente—La moción del señor diputado Rodríguez Jurado.

Buenos Aires, septiembre 25 de 1908.

Al señor presidente de la honorable Cámara de diputados:

Tengo el honor de pasar á la revisión de esa honorable cámara el adjunto proyecto de ley por el que se concede á los señores Alejandro Madero y compañía una prórroga de un año para dar cumplimiento á la ley de concesión número 5005, el que ha sido sancionado por la que presido en sesión de la fecha.

Dios guarde al señor presidente.

José E. Uriburu.
Adolfo J. Labougle.
Secretario.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1° Concédese á los señores Alejandro Madero y compañía una prórroga de un año para dar cumplimiento á la ley de concesión número 5005.

Art. 2° Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 25 de septiembre de 1908.

José E. Uriburu.
Adolfo J. Labougle.
Secretario.

Sr. Presidente—En discusión.

—No haciéndose uso de la palabra, se vota y aprueba en general y en particular el despacho en discusión.

26

ADQUISICIÓN DE DOS PROPIEDADES

Sr. Castex—Pido la palabra.

La honorable cámara ha resuelto, y con acierto, dar preferencia en estas últimas sesiones á los asuntos que tengan ya sanción de la otra cámara. Entre éstos figuran dos proyectos sancionados por el honorable Senado en las sesiones del año anterior y que la comisión de hacienda ha despachado favorablemente desde el mes de junio próximo pasado. Me refiero á los convenios celebrados por el Poder ejecutivo con la extinguida comisión liquidadora del Banco nacional, acerca de dos propiedades del citado Banco, una en San Nícolás de los Arroyos y otra en Lomas de Zamora, que han pasado al dominio del estado.

Como estos dos despachos, que figu-

ran en las páginas 51 y 53 de las órdenes del día repartidas, constan cada uno de un solo artículo en su parte dispositiva, me permito rogar á la honorable cámara quiera darles una preferencia inmediata, pues basta su lectura para que se les preste aprobación. En caso que la honorable cámara tenga la gentileza de aceptar esta moción, informaré los dos asuntos en muy pocas palabras, pues es bien sabido que, á falta de otro mérito, mis informes tienen el de la brevedad.

—Se aprueba esta moción.

27

CASA DE CORREOS Y TELÉGRAFOS EN SAN NICOLÁS

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de hacienda ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado por el que se aprueba el convenio *ad-referendum* celebrado entre el Poder ejecutivo y el Banco nacional en liquidación, sobre la adquisición por parte del primero de una casa situada en San Nicolás de los Arroyos con destino á casa de correos y telégrafos; y por las razones que dará el miembro informante tiene el honor de aconsejaros su sanción.

Sala de la comisión, junio 26 de 1908.

V. Peña. — Pedro O. Luro.— Eduardo Castex—Juan Ortiz de Rozas — Carlos Saavedra Lamas.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1º. Apruébase el convenio *ad referendum* celebrado entre el Poder ejecutivo y el Banco nacional en liquidación, sobre la adquisición, por parte del primero, de una casa situada en la ciudad de San Nicolás de los Arroyos, con destino á casa de correos y telégrafos.

Art. 2º. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Benito Villanueva.
Adolfo J. Labougle.
Secretario

Sr. Presidente—En discusión en general.

Sr. Castex—Pido la palabra.

Ha sido sancionado por el honorable Senado, y está á la revisión de esta honorable cámara, el proyecto de ley aprobando el convenio *ad referendum* celebrado entre el Poder ejecutivo y el Banco nacional en liquidación sobre adquisición de una propiedad situada en la ciudad de San Nicolás de los Arroyos, con destino á casa de correos y telégrafos.

Los antecedentes de este proyecto son los siguientes: con motivo de ocupar la casa de correos y telégrafos de San Nicolás un edificio del Banco nacional en liquidación, por el cual pagaba el estado un alquiler mensual de 100 pesos, la dirección de correos solicitó del ministerio respectivo se recabara del directorio de aquel establecimiento la cesión de dicho edificio, no sólo como medida de economía sino también para poder instalar con las debidas comodidades la oficina mencionada.

Consultada la comisión liquidadora del banco, ofreció transferir en propiedad al excelentísimo gobierno de la nación el edificio mencionado por la suma de 35.000 pesos moneda nacional, precio por el cual había sido recibido por el banco en pago de una deuda.

Aceptado por el Poder ejecutivo el precio indicado por la comisión liquidadora, se firmó el convenio sometido hoy á nuestra aprobación, por el cual se transfiere en propiedad al gobierno de la nación la casa situada en la ciudad de San Nicolás de los Arroyos, ocupada actualmente por las oficinas del correo nacional, por el precio de 35.000 pesos moneda nacional, que ya fué rebajado de la cuenta que entonces existía entre el Banco nacional y la tesorería de la nación. Como se sabe, esta cuenta ha quedado cancelada en virtud de la ley 5124.

Es cuanto tengo que informar en este asunto.

Sr. Presidente—Se votará.

—Se aprueba en general y en particular, sin observación.

28

TRANSFERENCIA DE UNA PROPIEDAD EN LOMAS DE ZAMORA

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de hacienda ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del hono-

rable Senado, por el que se aprueba el convenio celebrado entre el Poder ejecutivo y el Banco nacional en liquidación, por el cual este último transfiere al gobierno nacional, la propiedad de una casa quinta ubicada en el partido de Lomas de Zamora; y por las razones que dará el miembro informante, tiene el honor de aconsejaros su sanción.

Sala de la comisión, junio 30 de 1908.

Juan Ortiz de Rozas.—Eduardo Castex.—V. Peña.—C. Saavedra Lamas.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1.° Apruébase el convenio celebrado entre el Poder ejecutivo y el Banco nacional en liquidación, con fecha 19 de septiembre de 1906, por el cual este último transfiere al gobierno nacional la propiedad de una casa quinta ubicada en el partido de Lomas de Zamora, provincia de Buenos Aires, con la extensión y linderos que dicho convenio expresa, y por el precio de ciento doce mil novecientos cincuenta y siete pesos moneda nacional de curso legal ($ 112.957).

Art. 2.° Comuníquese, etc.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 13 de julio de 1907.

D. E. Palacio.
Adolfo J. Labougle.
Secretario

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

Sr. Castex—Pido la palabra.

Ha venido en revisión á esta honorable cámara el proyecto de ley que acaba de leerse, por el que se aprueba el convenio celebrado entre el Poder ejecutivo y el Banco nacional en liquidación, por el cual este banco transfiere al gobierno nacional la propiedad de una casa quinta ubicada en el partido de Lomas de Zamora, provincia de Buenos Aires, con la extensión y linderos que dicho convenio expresa, y por el precio de 112.957 pesos moneda nacional.

Los antecedentes de este asunto son los siguientes: en septiembre de 1906 el Poder ejecutivo envió un mensaje al honorable Congreso haciendo notar que por la imperiosa necesidad de mejorar las condiciones higiénicas del hospital nacional de alienadas que albergaba un número de enfermas muy superior al que convenientemente podía alojar, el ministerio de relaciones exteriores y culto había gestionado del Banco nacional en liquidación la ocupación de una chacra con edificio que ese establecimiento poseía en el pueblo de Lomas de Zamora.

Aceptada esta ocupación y apenas realizadas las reparaciones más indispensables para alojar en el edificio mencionado un considerable número de alienadas, se pensó en llevar á cabo y con carácter definitivo, la formación de un establecimiento especial, no sólo como una expansión necesaria al hospital mencionado, sino también por las ventajas de orden técnico que ofrecía por su ubicación en la campaña, próximo á la Capital y demás condiciones para el mejor tratamiento de las enfermas.

Con tal pensamiento, la sociedad de beneficencia, auxiliada por el gobierno, ha ordenado practicar los estudios y preparar los planos de las nuevas construcciones á verificar, pero no siendo posible realizar tales obras en una propiedad poseída á título precario, es que el ministerio de relaciones exteriores y culto formalizó con el presidente del Banco nacional en liquidación el convenio cuya aprobación ha sancionado el honorable Senado.

El precio convenido de 112.957 pesos moneda nacional ha sido ya descargado de la cuenta que el Banco nacional en liquidación tenía con la tesorería general, cuenta que no existe hoy, pues como acabo de decir quedó cancelada por el artículo 5 de la ley 5124.

Es cuanto tiene que informar la comisión.

—Se aprueba en general y en particular el proyecto en discusión.

29

VILLA Y COLONIA DE SAN JOSÉ DE COLÓN

A la honorable Cámara de diputados.

La comisión de peticiones ha estudiado el proyecto de ley venido en revisión del honorable Senado acordando á la comisión directiva de festejos en conmemoración del quincuagésimo aniversario de la villa y colonia de San José de Colón, un subsidio para la creación de una biblioteca y erección de un

monumento á su fundador general Urquiza; y por las razones que dará el miembro informante, os aconseja su sanción en los mismos términos en que ha sido sancionado por el honorable Senado.

Sala de la comisión, julio 21 de 1908.

Leonidas Zavalla—Alfredo C Paz—G. García Vieyra—A. Cornejo.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de diputados, etc.

Artículo 1°. Acuérdase á la comisión directiva de festejos en conmemoración del quincuagésimo aniversario de la fundación de la villa y colonia San José de Colón, la suma de veinte mil pesos moneda nacional, para la creación de una biblioteca y la erección de un monumento á su fundador general Urquiza.

Art. 2°. Este gasto se hará de rentas generales con imputación á la presente ley.

Art. 3°. Comuníquese al Poder ejecutivo.

Dado en la sala de sesiones del Senado argentino, en Buenos Aires, á 5 de septiembre de 1907.

D. E. PALACIO.
Adolfo J. Labougle.
Secretario

Sr. Presidente—Está en discusión en general.

—Se aprueba en general y particular el despacho leído.

Sr. Presidente—Queda sancionado

30

MOCIÓN

IRRIGACIÓN EN SALTA

Sr. Cornejo—Pido la palabra.

Para hacer moción á fin de que se trate un despacho de la comisión de obras públicas sobre irrigación en la provincia de Salta. Se halla en la página 498, asunto 268.

—Se aprueba esta moción.

Sr. Presidente—La moción del señor diputado es para ocuparse de un asunto que no tiene sanción del Senado ni despacho de comisión.

31

MOCIÓN

SUBSIDIO Á DOS CATEDRALES

Sr. Orzábal—Pido la palabra.

Es para pedir que se trate sobre tablas un asunto que tiene sanción del Senado. Me refiero á un proyecto que tuvo su origen allí, acordando un subsidio para reformas en la catedral de la Capital y para ayudar en la construcción de la catedral de Santa Fé.

Sr. Presidente—No tiene despacho de comisión.

Sr. Orzábal— Pero la cámara ha despachado otros asuntos que tampoco tenían despacho de comisión.

Sr. Meyer Pellegrini—Yo le pediría al señor diputado que no insistiera en su moción porque es un asunto que desearía estudiar con detenimiento.

Sr. Orzábal—¿Entonces tendrá que quedar para el año que viene?

Sr. Meyer Pellegrini—Sí, señor.

Sr. Orzábal—Este es un asunto que no tiene mayor importancia y que no hay inconveniente alguno en sancionar.

Sr. Vocos Giménez—Hemos tratado de la compra de libros y de otros asuntos de mayor importancia que ese.

32

CLAUSURA

DE LAS SESIONES ORDINARIAS

Sr. Presidente—No hay número para votar.

Mientras se hace número, la presidencia ruega á los señores diputados tengan la deferencia de escuchar un momento, porque desea trasmitirles ciertos datos, en esta última sesión ordinaria del presente año parlamentario, en la seguridad de que han de ser gratos á todos los señores diputados.

Al hacerme cargo de este honroso puesto, formulé votos porque se caracterizara la labor parlamentaria como

una de las más resaltantes desde que existe el parlamento argentino; y estos votos se han cumplido, gracias á la consagración de todas las comisiones de esta honorable cámara y muy particularmente de la de obras públicas, y gracias, también, á la asiduidad ejemplar, este año, de todos los señores diputados al cumplimiento de sus deberes.

Es así que podemos presentar estas cifras que demostrarán ante propios y extraños que el parlamento argentino ha estado á la altura de sus antecedentes y ha sabido responder debidamente, á la esperanza que el público fundaba en su labor.

Los proyectos de ley, de iniciativa parlamentaria, que se han presentado alcanzan á 197, de los cuales han sido convertidos en ley 122.

Han venido en revisión del honorable Senado 163 proyectos de ley, habiendo sido sancionados 131.

Los proyectos de ley de iniciativa del Poder ejecutivo llegan á 92 de los que han recibido sanción 50.

Agregados á éstos los proyectos que acaba de aprobar la Cámara, dan un total de 320 leyes, sin contar las pensiones que suman una cifra mucho mayor.

Se han celebrado 54 sesiones públicas y 7 secretas; y la cámara ha dejado de reunirse tan sólo seis veces.

Como iniciativas legislativas, como leyes sancionadas y como puntualidad á la casa del Congreso, este año es digno de hacerse notar en los anales parlamentarios.

La presidencia espera que la labor y la competencia de este año sean de feliz augurio para el venidero. *(¡Muy bien! ¡muy bien! Aplausos)*

Sr. Crouzeilles—Pido la palabra.

Con el único y exclusivo propósito de llenar un vacío que ha dejado la exposición del señor presidente de la cámara: que el éxito en los trabajos de esta rama del Poder legislativo, se debe, también, en mucha parte, al tino y acierto con que el señor presidente ha dirigido nuestros debates. *(¡Muy bien! ¡muy bien! Aplausos.)*

Sr. Presidente—Se levanta la sesión.

—Son las 11 y 20 p. m.



